Л. В. РУЗОВ

НА СТЫКЕ ДВУХ МОРЕЙ

АКП № 3

Проверена-56 г.

ЕРЕНА

Индекс	К4(11)		Шифр хранения
Авторский знак	4-Р.83-Н.		Инв. №

Возвратите книгу не позже указанного здесь срока

Тип. Воениздата. Зак. 1453—150000

ПРОВЕРЕНА
1952 г.

проверено-85

Л. В. РУЗОВ

НА СТЫКЕ ДВУХ МОРЕЙ

53829

ИЗДАТЕЛЬСТВО ГЛАВСЕВМОРПУТИ
ЛЕНИНГРАД — МОСКВА
1940

В книге Л. В. Рузова рассказывается о жизни и работе зимовщиков полярной станции мыса Челюскина. Автор работал в Арктике начальником двух зимовок на мысе Челюскина.

Книга рассчитана на массового читателя.

ПЕРВАЯ ЗИМОВКА

I

Сборы в Арктику. В пути. Открытие новых островов. Разгрузка у конечной цели. „Челюскин" у мыса Челюскина. Освобождение самолета Алексеева из ледового плена. Уход „Сибирякова".

В 1933 году, кажется в январе, в Колонном зале Дома Союзов, в Москве, я слушал выступление участников сквозного похода на «Сибирякове».

Рассказы Отто Юльевича Шмидта и капитана Воронина взволновали меня. В те годы внимание всей страны было приковано к борьбе за освоение Северного морского пути. Меня, как и многих других советских патриотов, влекло на Север. Вернувшись домой, я долго не мог отбросить мысль об Арктике. На следующий день утром я был уже на улице Разина, 12.

Начальник Управления полярных станций встретил меня любезно и, в ответ на мою просьбу предоставить работу в Заполярье, задал ряд вопросов о моей предыдущей и настоящей работе. Видимо, мои ответы удовлетворили его. Он подвел меня к висевшей на стене карте Великого Северного пути. На ней вдоль всего побережья и на некоторых островах — красные и синие кружки.

— Это наши полярные станции, сюда посылаем в этом году новую смену. Выбирайте любую точку, освобождайтесь от вашей работы, формируйте команду и готовьтесь к отъезду.

Кратко сформулированная мысль была необычайно богата новым для меня содержанием. Я затруднялся с ответом. Что значит — выбирать любую точку? Для меня вся Арктика была абсолютно незнакома, если не считать того, что я почерпал из весьма скудной полярной литературы того времени. Я задумался.

— Вот что, товарищ Рузов,—продолжал начальник

Управления, — наиболее интересным пунктом я лично считаю мыс Челюскина. Это новая полярная станция, организована в 1932 году. Она расположена на стыке двух морей — Карского и Лаптевых. В текущем году мы значительно расширяем эту станцию. Кстати, на станции будет работать авиационный отряд.

Этот совет решил мой выбор. Я высказал свое принципиальное согласие ехать на мыс Челюскина.

Теперь предстояло добиться ухода с места прежней службы. Прошло почти четыре месяца, прежде чем я получил эту возможность. В течение этого времени я целиком занялся подготовительной работой по организации зимовки. А в начале июля с большей частью зимовщиков я уже ехал в Архангельск.

Наш зимовочный коллектив должен был погрузиться на борт ледокольного парохода «Сибиряков». На следующий день я посетил капитана парохода Ю. К. Хлебникова, чтобы договориться о размещении зимовщиков и 700 тонн станционного груза. Выяснилось, что капитан не знает точного числа своих будущих пассажиров. «Я совершенно не рассчитывал на такое обилие людей», — неожиданно заявил он мне и обещал выделить для зимовщиков всего семь спальных мест. Однако к моменту выхода ледокола в море мы все разместились, кроме части авиаработников, вполне прилично. Летчики товарищи Неронен и Карп должны были лететь до Диксона и там погрузить самолеты на борт парохода.

Наконец все было закончено. 26 июля в 6 часов утра мы снялись с якоря и покинули Архангельск. Море спокойно. Лаг показывает скорость 9—10 узлов. Команда ледокола начинает приводить в порядок палубу, загроможденную самым различным грузом. Крепятся бочки с горючим, самолеты. Все трюмы загружены доверху стройматериалами, авиаоборудованием, радиоимуществом, топливом, продовольствием. У правого борта разместилось несколько коров и свиней. Погрузка этого стада отняла много времени и наделала немало шума и хлопот. Напуганные животные оказывали отчаянное сопротивление. С одной пятипудовой свиньей едва справлялись четыре матроса.

Входим в Белое море. Температура резко пала: при выходе из Архангельска было 20°, сейчас термометр показывает 8°.

Ветер начинает постепенно усиливаться. Волны заливают палубу и тревожат скот. Срочно делаем навес. Сегодня день начался неудачно: поросеночек Нерпа не приспособился к полярным условиям. Он занемог, и к полдню маленькая тушка была выброшена за борт.

Медленно, но верно продвигаемся вперед. 29 июля к 8 часам утра прошли 618 миль. Входим в Маточкин Шар. Выйдя на палубу, я залюбовался красотами полярной природы. Незабываема эта удивительная дикая и величественная панорама, незабываемо сочетание зеленых морских волн с ледниками и снегами... Пролив Маточкин Шар, длиною около 55 миль, проходит в высоких скалистых горах. На возвышенности правого берега у ручья Ногуева расположены геофизическая обсерватория и радиостанция. Со стороны пролива ясно видны постройки и радиомачты. Зимой весь пролив покрывается неподвижными льдами. Лишь в редкие годы в средней его части, у горы Крутой, держится полынья.

По выходе из Маточкина Шара вскоре стали появляться отдельные льдины, а восемь часов спустя пароход рассекал целые ледяные поля. Всей своей тяжестью «Сибиряков» наваливался на метровые льды, разрушая их. Пароход покачивался. Взломанные мелкие и крупные льдины переворачивались и уходили назад, царапая по борту, производя шум, напоминающий работу камнедробилки. Ледяные поля задерживали движение парохода, скорость хода все падала.

В пути развернулась партийная и общественная работа. Состоялось партийное собрание будущих зимовщиков. Избрали партбюро. Только что созданная редколлегия стенгазеты приступила к выпуску первого номера.

На производственном совещании обсуждаем варианты разгрузки у конечного пункта: по припаю, чи-

стой воде и пловучим льдам. Профессор Визе дает ряд ценных и полезных советов.

Сплошные поля крупнобитого льда замедляют наше движение вперед. Часто приходится из-за тумана стоять на якоре.

Над нами показался самолет. Это Молоков и Алексеев, вылетевшие с острова Диксона, производят авиаледоразведку. Рация парохода быстро связалась с самолетом и приняла от Алексеева сообщение, что в 18 милях от нас чистая вода. Радостная весть подняла настроение.

2 августа утром поднялся шторм. А вечером радист «Сибирякова» принял сигналы «SOS». Маленький пароход «Боцман Лайне», на борту которого находилось свыше сотни пассажиров, в устье Енисея терпел аварию. На помощь ему шел теплоход, но его попытки подойти к терпевшему аварию судну окончились неудачно. Капитан Хлебников взял курс в устье Енисея. В море нас швыряло, заливало волнами. Скот метался из стороны в сторону. Через три часа хода приняли радиограмму о том, что «Боцману Лайне» больше ничто не угрожает и в помощи он не нуждается. Повернули на Диксон.

На следующий день, придя за углем в бухту Широкую, встретили целую флотилию больших и малых судов. Погода была на редкость хорошая, ярко светило солнце. Среди судов мы увидели и пароход «Боцман Лайне», который вчера подавал жуткие сигналы «SOS».

Зимовщики подобрали на льду кем-то раненую нерпу и окрестили ее Марией Енисеевной. Через пару дней Мария Енисеевна стала чуть ли не домашней. Она откликалась на зов и брала пищу из рук. У жилища Маруси всегда толпа любопытных зевак. В наполненной водой шлюпке Маруся проводит часы отдыха.

Однажды утром я был разбужен криком старпома:

— Товарищ Рузов, вставай, медведь близко!

Выбежал на нос ледокола. Рядом со мной Званцев. В 50 метрах от нас, у кромки льда в комичной позе стоял медведь. Он с любопытством глядел на ледокол. Раздались два выстрела, и через несколько

минут Званцев искусно потрошил убитого нами зверя. Здесь я впервые увидел, как снимается медвежья шкура.

В ночь на 12-е вынуждены были лечь в дрейф и двигаться совместно с дрейфующим льдом со скоростью от 0,3 до 0,8 километра в час.

Утром резкий рывок и звон металла подняли меня на ноги. Я выбежал на палубу. Яркое солнце слепило. Вокруг горы снега, лед. Пароход не в состоянии пробить препятствие.

Наше путешествие затягивалось. Мы предполагали уже быть у конечной цели, а природа преподносит «сюрпризы».

Начавшийся шахматно-шашечный турнир хоть немного скрашивает однообразный путь.

Прием последних известий и сводок ТАСС, к сожалению, не налажен. Радист объясняет это плохим прохождением радиоволн. Утешением является богатая библиотека парохода.

На следующее утро впереди заметили темное пятно, которое вскоре оказалось группой островов. За кормой парохода спокойно плыл огромный медведь. Добравшись до льдины, он сильным рывком выскочил на лед — красивый и мощный. Вывалявшись несколько раз в снегу, медведь поднялся, отряхнулся и, не глядя в сторону корабля, медленно удалился.

Когда пароход подошел к островам, спустили моторную шлюпку. На берегу плотники быстро соорудили навигационный знак. Астроном приступил к определению астропункта, но неожиданно туман застлал весь берег и закончить определение не удалось. Островам было дано название «острова Известий ЦИК», а один из них назвали именем капитана Хлебникова.

Вечером организовали концерт, который прошел весьма оживленно. Владимир Юльевич Визе играл на пианино, корреспондент одной из газет Лесс недурно исполнил несколько арий из опер.

Некоторые шутники развлекались в плавании довольно своеобразно. Они разыгрывали новичков-полярников. Больше всего доставалось Лессу. Его разы-

грывали неоднократно. Лесс часто жаловался на отсутствие интересного материала. Видимо, перед выездом с Большой Земли его преследовали нескончаемые картины полярной экзотики, романтики и героики. А тут только и видишь, что лед да лед. Пароход едва продвигается вперед, а временами даже вынужден отступать перед тяжелыми льдами.

Необходимо развеселить Лесса, и гидробиолог Горбунов берет на себя инициативу. Он оставляет в радиорубке радиограмму, будто бы адресованную в одну из московских газет. В радиограмме сообщается, что якобы в пробе грунта, взятого с морского дна, сотрудником экспедиции т. Уль обнаружены спутники золота, что запасы золота на морском дне имеют большое экономическое значение и т. д.

Ясно, что эта телеграмма была написана с определенной целью — разыграть Лесса. Тот, ничего не подозревая, зашел в радиорубку.

— Что нового, товарищ радист?

— Да нет ничего.

Тут Саша увидел радиограмму. Прочитав ее, он взволнованно бросился к начальнику экспедиции профессору Визе.

— Владимир Юльевич, что же это такое, разве можно поступать так жестоко со мной? На мою долю падают лишь краткие информации о нашем скучном плавании, о широте и долготе, о стоянках в пути, а интереснейшее сообщение о таком важном факте, как открытие товарища Уль, проходит мимо меня.

— Что же, ведь товарищ Горбунов тоже имеет право быть корреспондентом, и запрещать ему посылку радиограмм я не могу, — улыбаясь возразил посвященный во все Визе.

Справедливый довод Владимира Юльевича немного охладил пыл юноши. Лесс отправился искать сотрудника экспедиции Уль. Обнаружив последнего у себя в каюте, корреспондент радостно протянул ему руку и с лукавой улыбкой на лице стал его горячо поздравлять.

— В чем дело? — с недоумением спросил товарищ Уль. — О каком открытии идет речь? Я ничего не знаю.

Караван судов у мыса Челюскина. Справа — сложенный зимовщиками гурий.

— Бросьте скромничать. Вы сделали открытие мирового значения.

Уль был поражен. О своем «открытии мирового значения» он слышал впервые, так как Горбунов не успел посвятить его в сущность заговора.

Вскоре Лесс выяснил, что над ним зло подшутили. Вначале он был возмущен, но очень скоро успокоился, однако впоследствии он очень не любил, когда кто-нибудь напоминал ему об этом факте.

Утром впереди снова показалась земля, хотя на картах здесь никакой земли не было. Итак, новое открытие. Островам дали название «острова Арктического института». На следующий день мы осматривали один из этих островов. На вершине холма у берега плотники установили навигационный знак, к которому прибили медную дощечку с надписью: «А. Сибиряков — 1933 г.». Под доской мы расписались.

В полосе штормового прибоя нашли ящик из-под сгущенного молока. Надписи на ящике говорили о его голландском происхождении... На берегу валялись бревна с клеймом Северолеса.

Мимо нас идут суда Первой Ленской экспедиции. Впереди мощный «Красин».

21 августа с борта ледокола «Красин» нам были доставлены лимоны, лук и чеснок — основные противоцынготные продукты питания.

«Сибирякову» легко следовать за «Красиным», но гораздо сложнее эта операция для лесовозов, неприспособленных к плаванию во льдах. Льдины, разбитые и искромсанные, уходя под напором «Красина» в стороны, за его кормой возвращаются на прежнее место, закрывая пробитый канал и точно в тисках сжимая лесовозы.

Ледовые условия необычайно тяжелые, а присутствие трех лесовозов замедляет движение. «Красину» часто приходится возвращаться назад, окалывать застрявшие во льду пароходы.

В пути научные сотрудники экспедиции и профессор Визе часто требуют стоянки парохода для проведения гидрологических наблюдений. Таким образом,

Плиты сланца.

помимо естественных препятствий, мы часто задерживаемся для научных работ. Это обстоятельство чрезвычайно нервирует зимовщиков: мы стремимся быстрее достичь мыса Челюскина. Неоднократно идут беседы на тему о том, что сочетание экспедиции и зимовочного отряда есть «полярный мезальянс». В самом деле, нам необходимо быть скорее в конечном пункте, где предстоят еще большие и сложные работы по разгрузке 700 тонн груза. А время уже позднее.

В обед 29 августа мне удалось связаться по радиотелефону с начальником полярной станции мыса Челюскина Георгиевским, который сообщил, что ледовая обстановка в проливе очень изменчива: временами у берега чисто, временами чистая вода сменяется ледовой кашей и пловучими льдами.

Вечером над нами пролетел самолет. Летчик Алексеев передал по радио состояние льдов в пути и наиболее благоприятный курс. «Красин» ушел в разведку, поручив караван вести «Сибирякову». Но борьба с тяжелыми льдами чрезвычайно затруднительна. Обстановка ухудшалась, и вскоре по радио пришлось известить «Красин» о том, что караван зажат. Одновременно с Челюскина сообщили о проходимости пролива Вилькицкого.

Только 45 миль отделяют нас от конца путешествия.

Мыс Челюскина! Заветная точка на самом севере нашего материка. Сколько людей стремилось ее достичь. Сколько жизней погибло в борьбе с суровой природой, прежде чем нога человека ступила на этот угрюмый мыс. Василий и Мария Прончищевы, Харитон Лаптев, Семен Челюскин — мужественные и самоотверженные исследователи Арктики, Таймыра — навсегда вошли в историю культуры человечества, время не свеет с памяти народов их имена. С неимоверными трудностями одному из них удалось добраться до желанного мыса.

Современному человеку доступны и более высокие широты. Но северная природа капризна и своенравна — человеку-победителю часто приходится отступать.

Идем вдоль низменного, материкового берега, покрытого толстым слоем снега и изредка свободного от него. Радист с Челюскина сообщает, что слышны наши гудки. Но густой молочный туман скрывает станцию.

Только в ночь на 1 сентября показался берег, вернее мачты полярной радиостанции. На утро стали на якоре в одном километре от берега. Подошел «Русанов». Эти места ему знакомы еще по прошлому году, и «Русанов» смело идет к берегу. Следом за ним идем и мы.

Я с промышленником Сергеем Журавлевым схожу на берег, где нас радушно встречает доктор Георгиевский.

Выгрузка бревен с карбаса.

Сухо и тоскливо встретила нас окружающая природа. Всюду, точно надгробные памятники запущенного кладбища, торчат из земли черные плиты сланца. На запад от станции тундра переходит в вязкое болото, по которому трудно передвигаться.

2 сентября к мысу подошел пароход «Челюскин». С «Седова», «Русанова», «Сибирякова» направились визитеры. Всем хотелось осмотреть новый прекрасный пароход, побывать у своих друзей. Море было неспокойно. Волны швыряли шлюпки из стороны в сторону, но охота пуще неволи. К «Челюскину» одна за другой подходят шлюпки.

На следующий день началась разгрузка. Сплотили лес, и на этом импровизированном пароме, взятом катером на буксир, удалось отправить несколько десятков тонн груза. Продовольствие, радиооборудование перевозили на карбасах. Ледовая обстановка оказа-

лась чрезвычайно непостоянной. Совершенно неожиданно появились огромные ледовые поля, катер оказался бессильным. Двенадцать дней продолжалась тяжелая борьба людей и карбаса с природой. Временами груженый карбас в течение пяти часов пробивался среди льдов от парохода до берега. Часто «Сибирякову» приходилось менять место стоянки.

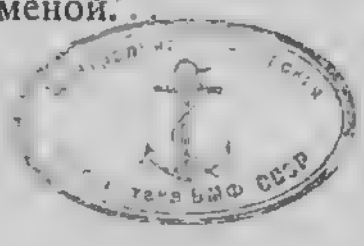
Во время разгрузки произошел оригинальный эпизод, который мог бы иметь печальный финал. К берегу пристал карбас. Кочегар и матрос с «Сибирякова» только что сошли на берег и направились в сторону приближающегося к ним медведя. Моряки переглянулись и почти одновременно высказали свое удивление способностям зимовщиков в части дрессировки такого страшного зверя. «Вот, свободно гуляет по станции, значит привык к людям», — серьезно заявил кочегар. Метров пять отделяло моряков от «дрессированного» медведя, как раздался выстрел и меткая пуля зимовщика Рутилевского уложила зверя. Моряки были ошеломлены и долго обсуждали всевозможные варианты встречи с «домашним» медведем.

Самолет Алексеева, находившийся в бухточке против лагуны, заправленный горючим, готовился покинуть мыс Челюскина. Пока летный состав собирался к отлету, появились ледяные глыбы, которые стали выжимать самолет на берег. Он оказался окруженным льдами, и только благоприятный ветер смог бы освободить его из ледовой ловушки. На помощь пришел капитан Хлебников. Он внес смелое предложение: зацепив якорем огромное ледовое поле, оттащить его от самолета. Туго натянутый трос лебедки не выдерживает нагрузки и с треском лопается. Неудача не останавливает капитана. Снова заводится ледовый якорь. Включается вторая лебедка, и проект капитана завершается успехом: ледовое поле медленно отходит от берега, оставляя самолет на чистой воде.

Экипаж самолета напряженно ждал результатов смелой затеи и, увидя дорогу свободной, быстро запустил моторы. Точно птица из клетки, вырвался само-

лет из ледового плена и, покачав на прощанье плоскостями, ушел на запад.

12 сентября капитан предупредил, что на следующий день «Сибиряков» покидает мыс Челюскина. В трюмах остались невыгруженными свыше сотни бревен и 20 000 кирпича. Но льды препятствуют разгрузке. Недовыгрузка оставшегося материала лишает возможности строить новые здания: всему составу зимовки жить будет негде. Принимаем решение значительно сократить состав зимовки, о чем я сообщаю Главсевморпути. Прощаемся с товарищами, которым волей-неволей приходится возвращаться обратно, прощаемся со старой сменой.



Б3829

II

Подготовка к зимовке. У наших соседей на Северной Земле Прилет самолета. Пожар в моторной. Встреча XVI годовщины Октябрьской Революции. Радиоперекличка. Подготовка к маршрутам.

С утра до ночи не смолкает стук топора. Аэролог Петя Скворцов, в прошлом плотник, руководит строительством продовольственного склада. Непрерывно авралим, перетаскиваем грузы за полосу штормового прибоя. Дни проходят в горячей работе. Круглые сутки ведутся метеонаблюдения. Маленькая рация обслуживает находящиеся в нашем районе суда. Попутно идет монтаж новой радиоустановки и ремонт радиорубки.

Дни становятся короче. Почти вся тундра покрыта снежной пеленой. Нужно торопиться, чтобы ничего не оставить под открытым небом. Работаем до устали, но никто не жалуется. Каждый отлично понимает, что чем лучше мы подготовимся к зимовке, тем легче будет наша жизнь и работа полярной ночью.

Одновременно ведем ремонт жилого дома. Я уже говорил, что помещение было мало похоже на человеческое жилье. Пришлось приложить руки, чтобы создать минимальный уют и комфорт в этом логовище. Оклейка стен и потолков белой бумагой, окраска масляной краской, устройство полок и шкафов в кухне — все это оживило наш дом. В санитарный день, т. е. после общей бани и мытья полов в доме, мы почувствовали себя бодрее и радостнее.

Итак, начинается наша зимовка. Нас двенадцать «серых», неопытных зимовщиков. Правда, метеоролог Рихтер часто вспоминает о своей зимовке у берегов Новой Земли в 1921 году. С более свежими воспоминаниями выступает каюр Соколов, пробывший год

в Арктике. Но все же полярного опыта у этих людей фактически нет.

Хозяйство наше велико. Ведь мы рассчитывали широко развернуть научно-исследовательские работы, намечали большое строительство и привезли массу всевозможных грузов. Сейчас необходимо все подсчитать и проверить.

Установили распорядок рабочего дня. Кажется, учли все до мелочи: очередность подвозки воды и снега, топки бани, мытья полов и т. д.

А вьюга разыгрывается не на шутку. Изо дня в день пуржит. Ящики и дрова во дворе постепенно исчезают под снежным покровом.

В конце сентября стали поступать тревожные вести с Северной Земли. Часть зимовщиков заболела. Точно «Летучий Голландец» появлялся «Седов» на горизонте. Он делал неоднократные попытки подойти к острову Домашнему или мысу Оловянному то с востока, то с запада, но тяжелые льды преграждали путь пароходу, и, отказавшись от мысли выполнить задание, капитан повернул на запад. Для североземельцев наступила вторая вынужденная зимовка.

Запасы питания, одежды истощились, появились больные. Наш врач регулярно получал от начальника зимовки Нины Демме сведения о болезни радиста Гани Иойлева и повара Мировича и давал по радио консультации. Беда наших соседей заключалась еще и в том, что старая аптечка, оставленная предыдущей зимовкой, хотя и заключала в себе целый ассортимент необходимых лекарств, но наклейки с указанием названий лекарств стерлись и пользоваться ими было опасно.

Восточный сосед — начальник зазимовавшей у островов «Комсомольской Правды» Ленской экспедиции Лавров — сообщает о намерении лететь на мыс Челюскина. Это обстоятельство весьма радует весь коллектив, так как мы настаиваем перед начальником

экспедиции о переброске авиационной базы к нам. Мотивы для этого весьма веские: у нас имеются самолеты, горючее, но нет летного состава. Переброска к нам на Челюскин пилота Линделя и бортмеханика Игнатьева значительно расширила бы радиус действия нашей полярной станции и в известной мере способствовала бы выполнению сложной задачи по изучению ледообразования и состояния льдов в проливе Вилькицкого. Это чрезвычайно интересует старшего гидролога Бориса Ивановича Данилова.

Итак, соседи просят подготовить аэродром. Сравнительно тонкий снежный покров возле лагуны и в тундре вблизи станции делал невозможной посадку самолета непосредственно на территории станции: там и тут торчат голые камни. С группой отправляюсь на запад искать более подходящий аэродром. Останавливаемся в бухте Спартак. Перед нами расстилается вполне готовый аэродром площадью 3—4 квадратных километра. Ровное ледяное поле покрыто крепким снежным покровом. Лучшей площадки не сыскать. Подвозим горючее и три куска толя для посадочного «Т». К приему самолета все готово, но пурга не стихает. Сильный ветер нагромоздил возле построек большие сугробы. Эти сугробы образуются везде, где ветер и снег встречают какое-либо препятствие.

Только через несколько дней радист смог передать Лаврову коротенькую метеосводку: «Штиль, видимость 25 километров».

Такая же погода была и на островах «Комсомольской Правды». Последовал краткий ответ: «Вылетаем, встречайте». На одной упряжке выезжаем на аэродром. По углам аэродрома занимают места Скворцов, Соколов и Тюлин. Я в середине площадки выкладываю посадочное «Т» и разжигаю костер. Ждем. Ветер меняет свое направление, и куски толя приходится часто переносить.

— Идет! — воскликнул Скворцов.

Я усиленно подливаю нефть на паклю. К небу поднимается столб черного дыма. Со стороны пролива в воздухе показалась маленькая точка. Она быстро

Общий вид полярной станции мыса Челюскина.

растет, и скоро шум мотора нарушил покой бухты Спартак.

Два красивых виража над станцией, и лыжи самолета плавно коснулись снежного наста. Самолет пронесся по снегу несколько десятков метров и остановился у костра, справа посадочного «Т», точно у парадного крыльца. Наши товарищи радостно приветствовали гостей. Я тут же приступаю к изложению своих планов относительно переброски летного состава на Челюскин и, к большой радости, со стороны Лаврова встречаю полное одобрение.

Вечером радиотехник Карягин преподнес нам сюрприз: заработала динамо — впервые вместо керосиновой лампы появился электросвет. Обстановка торжественная.

На следующий день на общем собрании зимовщиков Лавров сделал весьма интересный доклад о Карских и Ленской экспедициях.

Данилов ходит именинником. Его радует предстоящая переброска летного экипажа на Челюскин. В лице Линделя Данилов нашел друга и непрерывно ведет с ним беседы о возможности организации авиаледоразведки в проливе Вилькицкого. Линделя также прельщает перспектива интенсивной летной работы, и он охотно делится с Даниловым своим опытом. Через день наши гости собрались в полет, чтобы исследовать состояние льдов в районе архипелага Норденшельда. Но только добрались мы до аэродрома и приступили к подогреву воды, как началась поземка. Вылет пришлось отставить.

Лишь спустя восемь дней наступила летная погода. Самолет поднялся в воздух, но уже через пять минут хмурый и угрюмый экипаж покидал кабинку самолета: с мотором неладно. Просмотр показал, что необходим сложный ремонт. Поршень одного из цилиндров лопнул в нескольких местах. Вопрос с ремонтом осложнялся, так как запасных частей у нас не было. Нужно было искать выход, так как Лаврову было крайне необходимо возвратиться к месту зимовки пароходов. Он стал уже подумывать о лыжном переходе, но это оказалось излишним: у нас имелись

еще самолеты «У-2». Нужно было только собрать их. За это дело принялись мы весьма рьяно. Сборка велась непрерывно в очень тяжелых условиях. Каждую гайку приходилось навинчивать голыми руками на морозе при сильном ветре. Все же работа спорилась. Линдель и Игнатьев возглавляли бригаду сборщиков. Наконец самолет собран и вывезен на аэродром. Но тут «забарахлил» мотор, и Игнатьеву пришлось немало повозиться, чтобы его отрегулировать.

На шестой день сборки самолет был готов к взлету, но туман и облачность заставили выжидать более благоприятный момент. На следующий день Линдель сделал несколько подъемов и проверил работу мотора. А еще через день, после 24 дней невольного плена, Линдель и Лавров вылетели к островам «Комсомольской Правды». Через час наша рация приняла сообщение о их прибытии. Игнатьев вынужден был остаться у нас, так как ему необходимо было позаботиться об аварийном самолете. Мы подтащили самолет к бане, обшили досками и войлоком. Впереди у мотора устроили специальное помещение, удобное для производства ремонта.

Вечером 22 октября в нашей моторной почувствовался запах гари. От выхлопной трубы мотора загорелся войлок между стенками. Сильный ветер раздувал огонь. Окружив стену дома большим брезентом, мы принялись тушить пожар. Попытки прорубить стену оказались безуспешными — топор отскакивал от промерзшей стенки. Кто-то предложил лить воду в щель стены. 17 бутылей дистиллированной воды, привезенные нами для нужд радиорубки, спасли положение. Полтора часа длилось тушение. Зимовщики сознавали серьезность положения. Дом был единственным кровом, и, если бы мы его лишились, станцию пришлось бы ликвидировать, а коллективу пешим порядком перебраться на жительство к нашим соседям. После упорной борьбы дом мы отстояли.

Материальный ущерб от пожара был невелик: пострадала частично стена моторной и соседней с ней

моей комнаты. Через два дня все последствия пожара были ликвидированы и только грубо зашитая двухдюймовой доской стена напоминала о пожаре. Во время ремонта мы значительно расширили отверстие для выхлопной трубы, обложили его кирпичом и азбестом. Пожар нам больше не угрожал.

Усиленно готовимся к встрече XVI годовщины Великой Октябрьской Социалистической Революции. Коллективно монтируем первый номер стенгазеты «Северный форпост». В нем есть письма с Северной Земли и Юшара. Разучиваем песенку:

В Арктике дальней, за кругом полярным,
Где льдами покрыт океан,
Мы в жизнь проводим упорно, ударно
Великий арктический план.

Написав слова песни, я исполнял ее неоднократно, но мотив почти всегда был иной, так как, не зная нот, я не мог записать мелодию. Обычно песенки писались под знакомый мотив и легко воспринимались.

Снова тщательно драим полы. В бане занялись стиркой белья по рецепту Данилова: две ложки керосина, две ложки бензина, 1 килограмм мыла на ведро воды. Кипячение белья в этой смеси продолжается до двух часов, после чего остается только прополоскать и просушить. В результате обычно получается белье... сомнительной чистоты.

Октябрьский праздник встретили торжественно. В кают-компании уютно и светло. Стол прекрасно сервирован, благодаря заботам шефа-повара Рулева.

Зачитываются поздравительные телеграммы с Большой Земли и от соседей.

Вечером, когда слушали радиопередачу из Москвы, над станцией появилось полярное сияние. Это были сполохи необычайной красоты, и мне кажется, что это явление природы не поддается описанию. Впоследствии сотни раз наблюдал я полярное сияние, но буквально нехватает слов, чтобы более или менее понятно обри-

совать это явление. Сама природа дала нам праздничную иллюминацию.

Регулярно работают кружки текущей политики, немецкого языка, литературный. Периодически читаются лекции. Характерно, что всякие лекции и доклады проходят у нас более оживленно в тех случаях, когда о них заблаговременно никому, кроме докладчика, не объявляется.

Обычно после обеда, в свободные часы, докладчик или лектор неожиданно начинал беседу на ту или иную тему.

Одно время увлекались рассказами О. Генри. Как-то раз Рихтер в очень увлекательной форме начал передачу одного из маленьких рассказов этого автора. Оживленно обсуждался неожиданный финал — эта характерная особенность рассказов О. Генри. Вечер прошел очень весело и интересно.

Произведения таких писателей, как Толстой, Чехов, Горький, Пушкин, Шекспир, читались всеми зимовщиками. Наша библиотека насчитывала до двух тысяч книг самого разнообразного характера. Здесь была беллетристика — русская и переводная, техническая литература, научная, главным образом о полярных исследованиях, и политическая.

Гидролог Данилов целый день возится на припае, где устанавливает гидрологическую станцию. Попутно идет строительство снежного павильона. Выпиливая куски плотного, спрессованного ветром снега в виде куба со стороной в 30 сантиметров, Данилов аккуратно выкладывает стены. Через несколько дней павильон готов. На разных глубинах установили электротермометры.

Сильный юго-западный ветер выдувает все тепло из квартиры. У меня в комнате сегодня —18°. При ветрах северных и восточных румбов температура комнаты ниже —12° не падает. В штилевые дни в комнате тепло, особенно когда в течение половины дня рабо-

тает кухонная плита. Весь дом требует капитального ремонта. В следующую зимовку он будет использован как складское помещение.

Следует сказать, что, кроме печей, мы в значительной мере отапливались керосиновыми лампами. От керосиновых ламп стены и потолки покрылись сажей, приходится дышать тяжелым, наполненным копотью воздухом. Керосина сожгли мы немало. С момента приезда по 1 января мы израсходовали девять бочек керосина, т. е. свыше 1600 литров. Из этого количества непосредственно на освещение ушло 1300 литров, т. е. по 1 литру на лампу в день. На нужды авиации и гидрологические работы израсходовано до 260 литров. Расход топлива в этом недоделанном и продуваемом доме значительно превышал нормы. Кухня сжигала ежедневно до 60 килограммов угля и 20 килограммов дров. В санитарный день много топлива уходило на баню, так как приходилось ее два дня растапливать и лишь на третий мыться.

Настало 24 декабря — радостный и памятный для нас день. Еще заранее Ленинград предупредил нас об организации переклички с родными. Мы все собрались в радиорубке и, затаив дыхание, жадно вслушивались в хрипы и неразборчивые звуки, извергаемые репродуктором. Но вскоре эфир очистился, и мы услышали родные голоса, переживая волнение, радость, тревогу. Незабываемы голоса детишек у микрофона. Стереотипная фраза: «Папочка, привези мне белого медведя» обычно навязывалась стоявшими у микрофона мамашей или диктором. На сей раз ребенок одного из зимовщиков почему-то не захотел повторить фразу, подсказанную мамашей, и всем на удивление попросил отца привезти ему из Арктики... грушу.

Наша рация теперь вела регулярную связь с Диксоном, островами «Комсомольской Правды», с Северной Землей, Юшаром, пароходом «Челюскин», мысом Северным, островом Медвежьим и Маточкиным Шаром, дав обмен в 145 000 слов.

Успешно налаженная радиосвязь с мысом Северным (ныне мыс Шмидта) обеспечивала экспедиции на пароходе «Челюскин» нормальную связь с Большой Зем-

лей. «Челюскин» попал в Геральдово течение, и необходимо было организовать четкое наблюдение за положением и состоянием парохода.

В радиорубке радист Карягин упорно возится с коротковолновым передатчиком. Однако эксперименты в этой области пока не дают положительных результатов. Впоследствии пришлось констатировать, что в зимнее время короткие волны в Арктике менее устойчивы.

План предстоящих маршрутов обсудили всем коллективом. Производственное совещание прошло чрезвычайно оживленно. Будущие маршруты зависели от качества подготовительных работ. Только общими силами можно было произвести ремонт инвентаря — палаток, лешней, нарт, сшить лучшую упряжь, обучить подрастающий собачий молодняк. В результате предложений, принятых на производственном совещании, в кают-компании вывешен план работ с указанием сроков и лиц, ответственных за его выполнение. Основное внимание уделено гидрологическим работам в проливе Вилькицкого — сюда в ближайшие дни выходит группа гидрологов, руководимая Даниловым.

Особенно много хлопот вызывает заготовка корма для собак. Охота большей частью проходит неудачно — моржи и медведи покинули наш район. Из остатков медвежьего мяса и сала решили изготовить пеммикан — корм, удобный при дальних поездках. Пеммикан мы изготовляли так: мясо морского зверя или медведя пропускалось через мясорубку и сушилось на противнях в духовке. Ржаная мука поджаривалась на плите. Сало протапливалось в котлах. Затем все это смешивалось в пропорции: муки 40 процентов, сала и мяса по 30 процентов. Из этого месива делались кирпичики по 500 граммов.

При сушке мяса в комнатах стоял нестерпимый запах, но мы принуждены были с этим мириться — без корма для собак нечего было и думать об успешности гидрологических экспедиций.

К концу декабря нервы у некоторых зимовщиков

стали пошаливать. Характерно, что Петя Скворцов чувствует себя лучше в пургу. Удачная охота, длительное наблюдение пущенного шара-пилота подымают его настроение.

Тяжело переносит зимовку Леня Игнатьев. Для него зимовка у нас явилась полной неожиданностью. К тому же условия его жизни в холодной кают-компании слишком тяжелы. Игнатьев любит фантазировать и на досуге часто рассказывает всякие небылицы, вызывая улыбки и смех зимовщиков. У Лени «золотые» руки, что бы он ни сделал — все это прочно, практично и остроумно. Леня старый бортмеханик. Он в совершенстве знает мотор, любит и бережет его. Метеоролог Рихтер посвятил Лене немало удачных дружеских шаржей. Темами этих карикатур были невероятные рассказы Игнатьева о том, как он «ловил и доил» китов в Калифорнии, как «ездил» на упряжке белых медведей и т. д.

Только за девять дней до конца полярной ночи над станцией показался самолет наших соседей. Линдель сделал посадку возле бани «на пятачок». Он доставил запасные части к аварийному самолету. Игнатьев немедленно приступил к ремонту машины. Леня повеселел — в перспективе полеты, большая и интересная работа.

III

Гибель „Челюскина". Обслуживание лагеря челюскинцев радиосвязью. Жизнь у североземельцев. Раскопки самолета. Гидрологические маршруты. Визит к соседям.

Утром 13 февраля, в обычный срок приема, радист позывных парохода «Челюскин» в эфире не обнаружил. Это заставило его насторожиться: последняя сводка с парохода говорила о сильном сжатии в районе дрейфа. Мыс Северный подтвердил молчание рации «Челюскина», сообщив, что последняя двусторонняя связь с пароходом была в 6 часов 25 минут по московскому времени.

Вскоре с мыса Северного сообщили: «По сведениям от Кренкеля, «Челюскин» имеет сильную течь в левом борту и погружается. Экипаж сходит на лед».

Полярные станции мысов Северный, Уэлен, Челюскина начали вести постоянную радиосвязь с лагерем челюскинцев. Радисты сознавали серьезность создавшегося положения. Дни и ночи, не зная отдыха и сна, проводили они за ключом. Радист Григорьев впоследствии за проявленные им оперативность и усердие был награжден грамотой ВЦИК.

Свыше 200 000 слов прошло из Москвы в лагерь челюскинцев и обратно за два с лишним месяца.

Отдавая много сил и внимания надежной связи с лагерем, мы одновременно продолжали вести подготовку к научным экспедициям.

Успешно прошли ледоразведки. 13 февраля самолет ушел к острову Фирнлея. К северу от острова наблюдалось водяное небо.

В летные дни самолет бороздит небо в районе мыса Челюскина, Северной Земли, островов «Комсомольской Правды», архипелага Норденшельда.

18 февраля впервые появилось солнце. Наконец-то, после 117 суток тьмы, мы увидели солнечный свет. Огненный шар едва поднялся над горизонтом и быстро скрылся. Появление солнца придало бодрости всему коллективу, и мы торжественно отпраздновали этот радостный день.

Через несколько дней Данилов, захватив с собою приборы, вылетел к островам «Комсомольской Правды» со специальным заданием организовать гидрологическую группу, главным образом, из штурманов пароходов Ленской экспедиции и произвести в этом районе гидрологические наблюдения.

Пятнадцать дней продолжалась эта своеобразная полярная командировка. Успешно выполнив задание, 6 марта Данилов возвратился домой.

Для метеорологических измерений в верхних слоях воздуха использовали самолет. Так как у нас не было метеорографа, то Рихтер брал с собой в воздух психрометр Ассмана, сухой термометр, анероид и часы.

Ниже привожу данные его наблюдений.

Время	Высота	Давление	Температура
13 ч. 05 м.	0 м.	764,7	—22°,2
13 07	150	755,4	—18 ,7
13 12	200	746,1	—17 ,7
13 15	300	737,3	—17 ,5
13 20	500	719,3	—16 ,1
13 25	600	710,5	—15 ,9
13 27	700	701,6	—15 ,5
13 29	800	693,2	—15 ,3
13 34	900	684,7	—14 ,6
13 37	1000	673,3	—15 ,5
13 41	1100	667,9	—15 ,5
13 46	1200	659,8	—15 ,5
13 47	1300	651,7	—15 ,5
13 48	1300	Самолет идет на снижение	
13 58	0	П о с а д к а	

В середине марта Данилов организовал футшточ-ные наблюдения в проливе Вилькицкого, в 800—1000 ме-

Самолет, занесенный снегом.

трах от станции. Мороз мешал наблюдениям — через каждые 15—20 минут нарастала солидная корка, мешавшая движению троса. Дежурный гидролог отдыхал здесь же в палатке, отепленной примусом, занимаясь чтением. Наладив наблюдения в проливе, Данилов ушел в свой первый маршрут к мысу Мессера. Перед уходом его собакам повезло: в торосах был настигнут убегавший медведь, тушу которого разделили собакам.

Через девять суток партия Данилова возвратилась. Высокая гряда торосов преградила путь к желанной точке — мысу Мессера. Пришлось ограничиться наблюдениями и исследованиями, произведенными в пути.

От начальника зимовки на Северной Земле Нины Демме продолжают поступать тревожные вести. Это заставляет нас усиленно ремонтировать самолет «Н-7».

Снег мешает ремонту. Ежедневно приходится отрывать самолет из снега. Это весьма трудоемкая работа. Снег под влиянием сильного ветра сбивается в сплошную твердую массу.

Неустойчивая погода временами сводит на-нет работу предыдущего дня. Правда, сейчас работать во дворе хорошо — день значительно увеличился. 13 марта можно было одиннадцать часов работать во дворе, пользуясь естественным светом. День, по сравнению с предыдущим, увеличился на 25 минут.

В этот день мы почти целиком очистили площадку возле самолета. Приподняв рычагом шасси, поставили под лыжи колоду и повернули самолет в более удобном для нас направлении. На следующий день началось вытаскивание самолета. Закрыв мотор самолета брезентовой юбкой, установили внутри «буржуйку» для прогревания мотора, но закончить работу за день не удалось. Только 16 марта, после длительной подготовительной работы, разогрев мотор и залив радиатор смесью из чистого спирта (денатурата у нас не было) и воды, запустили мотор. Самолет стал медленно продвигаться вперед. Все зимовщики, заняв места у крыльев и хвоста, помогали громоздкой машине выбираться из глубокой ямы.

Вот уже самолет выполз наверх, оставалось преодолеть незначительное препятствие. Линдель сбавил газ и стал внимательно осматривать площадку. Мы уже считали задачу решенной: еще несколько минут — и самолет будет на старте. Но радость наша была преждевременна.

— По местам! — скомандовал Линдель и дал полный газ.

Мы не смогли удержать самолет. Рывок — и машина скапотировала. Винт врезался в твердый снежный наст, и большой осколок его отлетел далеко в сторону. Такого печального финала никто из нас не ожидал. Сколько трудов, энергии и сил было потрачено на освобождение «семерки»! Авраля в свободные от дежурства часы, мы думали о североземельцах, о наших соратниках, которым была нужна медицинская помощь. И вдруг все труды пошли на смарку,

всякая надежда помочь североземельцам отпала — запасного винта мы не имели.

Удар для нас был очень тяжел. Мы стояли грустные и опечаленные. Мы знали, что североземельцы с нетерпением ожидают окончания наших работ.

Имевшийся у нас небольшой разведочный самолет не годился для дальнего перелета.

4 апреля собаки неожиданно заволновались. Мы было решили, что к станции подошел медведь, но, выбежав на собачий лай, увидели, как с холмов, следуя гуськом, приближались к станции два вездехода. Одновременно над станцией показался наш самолет, возвращавшийся из очередной ледоразведки. Изумительная для здешних мест картина! Вряд ли штурман Семен Челюскин мог предполагать о чем-либо подобном в этом царстве вечных льдов и туманов. Мы радостно встречали гостей.

На вездеходах пришла экспедиция с островов «Комсомольской Правды». Экспедиция была хорошо оснащена и имела свою радиостанцию для связи с основной базой. Выйдя с островов на материк, вездеходы пересекли фиорд Терезы Клавенес, далее, следуя материком и производя съемку побережья, прибыли к нам.

Вездеходы советской конструкции и постройки были опытными машинами, однако, несмотря на сложность и трудность перехода, показали полную пригодность для работы в Арктике. Этот вид транспорта давал очень много выгод и преимуществ для продвижения по тундре по сравнению с собачьим транспортом. Люди были размещены удобно, пользовались электросветом, температура в палатке стояла выше 0°, радиостанция обеспечивала связь с основной базой. Все это облегчало тяжелый труд полярника в сложных научных маршрутах, увеличивало продуктивность работы. Конечно, нельзя говорить, что вездеходы заменят собак полностью, ибо на собаках можно итти по сильно пересеченной местности, собаки проходят через торосы, следуют по пловучим льдам. Вездеходы

же незаменимы в гидрографических маршрутах, когда приходится передвигаться по материку, и при разгрузочных и хозяйственных работах.

Спустя пять дней наши гости возвратились к себе на острова.

Пришла весть о прибытии самолетов на мыс Ванкарем. В ближайшие дни следует ожидать более эффективной переброски челюскинцев на материк.

Мы ясно представляем себе тяжесть и серьезность пребывания людей в ледовом лагере. Почти ежедневно у нас ведутся беседы и разговоры о положении челюскинцев и перспективах их спасения. Ни у кого не возникает сомнения в том, что люди будут переброшены на материк — нам известны все мероприятия, которые проводит страна для спасения челюскинцев.

1 апреля Бабушкин сделал первый полет над лагерем челюскинцев, а 4 апреля мы приняли своеобразную телеграмму, адресованную в ледовый лагерь Отто Юльевича Шмидта. Некий импрессарио Шпан из Варшавы, восторгаясь мужеством челюскинцев, предлагал Отто Юльевичу, после возвращения на материк, совершить с ним «мировое турне». Ясно, что господин Шпан, или «шпана», как мы его величали, не получил никакого ответа.

11 апреля получили долгожданную весть. Прилетевшие самолеты сняли 36 челюскинцев. Наш коллектив ликует и радуется победе славных летчиков. Мы радуемся спасению мужественных полярников. Мы гордимся нашей страной, мобилизовавшей все силы на спасение советских полярников.

Усиленно занимаемся фотографированием. Особенно усердствуют Соколов и Скворцов. Но негативы получаются чрезвычайно бледные. По выражению Скворцова, ему лучше всего удается заснять поземку — все его негативы однотипны, на них, кроме черных пятен, ничего не видно.

Два раза в месяц, в каждый «санитарный» день, я

выступаю в роли парикмахера. Мне страшно нравится это занятие, но опыта в этом деле я не имею. Первое время ко мне охотно ходила бриться добрая половина зимовщиков. Но после того как я отхватил кусочек уха у одного из своих «клиентов», визиты прекратились.

В конце апреля доктор и старший метеонаблюдатель решили выехать в верховье реки Каньонки, чтобы забросить базу для летних маршрутов. Оба они не умели управлять собаками, но считали, что это не такая уж сложная операция.

Через пять часов после их отъезда ко мне заходит Рулев и говорит:

— Наша упряжка за бугром, в 2—3 километрах от станции.

Первым вернулся Рихтер.

— В чем дело? — обратились к нему зимовщики.

— Да что-то собаки не идут. Пытались и так и этак, били кнутом, а они кружатся на одном месте.

Подошедший вскоре врач объяснил странное поведение собак нежеланием итти против ветра и солнца.

После возвращения непризнанных каюров, на стене кают-компании появился сатирический экспромт:

Старший мет и старший врач —
(Один толстый, другой тонкий) —
Понеслися лихо вскачь
К берегам реки Каньонки.

Через пять часов — назад,
Сделав пару километров:
Псы, мол, бегать не хотят
Против солнца, против ветра.

Отпраздновав 1 Мая, мы отправились с ответным визитом к зимовщикам на острова «Комсомольской Правды». По дороге свезли доски к мысу Щербина для постройки там охотничьей избушки. К вечеру вездеходы достигли островов «Комсомольской Правды».

На следующий день пошли в гости на пароход к капитану Смагину. Он угостил нас треской — любимым блюдом всех жителей Севера.

Механик лесовоза Семенов быстро обточил привезенный мною с Челюскина якорь умформера.

Обратный путь пришлось проделать на самолете, причем в крайне неудобной позе, мои движения были скованы якорем умформера, который своим весом в 32 килограмма давил меня. Через час после вылета мы снизились на Челюскине.

Визит к соседям поднял мое моральное состояние: подобная встряска была необходима. Я заметил, что всякие выезды, маршруты, прогулки и охота весьма благоприятно сказываются на психике человека. Отрыв от насиженного гнезда, жизнь в палатке, наблюдение новых, хотя и однообразных мест, встреча и беседы с новыми людьми — все это восстанавливало душевное равновесие. Вот почему в маршрутах, полетах, всяких вылазках — дальних и близких — принимал участие абсолютно весь коллектив.

IV

Наши собаки. Чуркин, Махно, Черныш, Оленегон. Собаки на медвежьей охоте.

Исключительно велика роль собаки на Севере. Вот почему я хочу нашим четвероногим друзьям посвятить особую главу.

Положение с собачьим кормом все время было напряженным. То варево из муки и рыбы, которое мы вынуждены были готовить, явно не удовлетворяло собак, тем более упряжных. Между тем за год зимовки было добыто всего 14 медведей, 2 моржа и 5 нерп. Нельзя объяснить эту неудачу отсутствием зверя. Основной причиной было неумение организовать охоту. Почти все медведи были убиты в районе самой станции. Мы упустили самый благоприятный период боя морского зверя, так как в это время весь коллектив дружно авралил на разгрузке. Если бы мы своевременно занялись промыслом нерп, выделив для этой цели хотя бы двух товарищей, проблема собачьего корма не стояла бы так остро.

В наследство от первой зимовки мы получили хорошее собачье поголовье, среди которого было много прекрасных экземпляров, завезенных с востока. Особенно выделялись Тускуб, Канин, Туман, Махно, Белько и др.

Наряду с хорошими упряжными собаками в нашем поголовье было немало Бобиков и Шариков, привезенных из Архангельска. Эти собаки, в большинстве своем, были лишними ртами при наших скудных запасах собачьего корма. В период навигации мальчишки Архангельска усиленно занимаются «собачьим промыслом», уводя заблудившихся дворняжек для продажи зимовщикам в качестве «упряжных полярных

собак». Отсутствие лучших собак вынуждает зимовщиков закупать архангельских Шариков и Бобиков, которые требуют усиленного ухода, корма и занимаются больше флиртом, чем работой в упряжке.

Во время майского визита наших восточных соседей к нам на станцию пришел пес Чуркин, сопровождавший своих хозяев. Эта огромная кавказская овчарка, собака необычайной силы и смелости, перед уходом гостей неожиданно исчезла. Мы обшарили все уголки, а вслед за нами заглядывали в сараи и амбары и гости. Я боюсь, что они заподозрили нас в желании скрыть Чуркина и оставить прославленного медвежатника на мысе Челюскина. Но эти подозрения были необоснованы. Мы добросовестно, но безрезультатно искали Чуркина. Он исчез... Пропажа крайне огорчила островитян. Каково же было мое удивление, когда, прилетев с Линделем с островов «Комсомольской Правды» домой, я увидел Чуркина, привязанного на железной цепи к собачьей будке. Оказалось, что вскоре после ухода соседей Чуркин пришел из тундры. Видимо, покинув станцию, он предполагал по следам вездехода добраться к себе домой на острова, но, сбившись в пути со следа и проплутав в тундре четверо суток, возвратился к нам.

Озлобленный, метался Чуркин, рыча и лая на всех собак, и, если бы его спустили с цепи, мы бы не досчитались доброго десятка собак в нашем поголовье. Особенно дразнил Чуркина наш Махно.

Своеобразной тактики придерживаются Оленегон и Черныш.

Когда во двор выходит каюр Соколов, Оленегон и Черныш внимательно следят за его действиями. Но стоит ему подойти к нартам, как оба пса немедленно скрываются: Черныш прячется в торосах пролива, Оленегон уходит в тундру. На зов каюра они не откликаются. Их лямки занимают другие собаки.

Однажды такая попытка двух хитрых псов обмануть каюра кончилась для них неожиданно тем, что Соколов, вытащив из лямок двух собак, тут же заменил их Оленегоном и Чернышем. Лентяи заняли нежелательные им позиции.

Общим любимцем был пес Колыма. Второй десяток лет зимует этот старик в Арктике. Не одну тысячу километров покрыл он в упряжках на Северной Земле и на мысе Челюскина. Сейчас он стар, и мы его перевели «на пенсию». Колыма страдает ревматизмом и для упряжки уже не годен, но зато он лучший «инструктор» по обучению молодняка. Колыма — пес низкого роста, черной масти, широкогрудый, широколапый. Как две перламутровых пуговицы светятся его глаза.

В свое время Колыма был грозой всех собак. Его рычания боялись, а следы его клыков носила не одна собака. Но сейчас рычание пса уже никого не пугает. Он чувствует, что собаки его больше не боятся, и старается всячески избежать встречи с своими врагами. Большею частью он греется на солнышке, лежа на крыше дома, или же старается быть ближе к человеку. Редко решается Колыма пройтись мимо будки Чуркина.

Периодически наиболее слабые собаки привязывались на цепи у окна возле кухни. Через две недели тощую собаку нельзя было узнать. Да и неудивительно: повар Рулев на кухне все время что-нибудь варит или жарит, и десятки раз открывается форточка, через которую летят объедки. Правда, часто рядом с «привилегированным» псом занимает позицию у кухонного окна и более сильный Лыско, стараясь вырвать у своего соперника выброшенный кусок.

В начале июня, проходя мимо склада, я обнаружил значительных размеров дыру в брезентовой стене авиасарая, примыкавшего к продскладу. Рядом на снегу было много собачьих следов. Странное поведение некоторых собак, отказывавшихся последние дни от скудного варева, натолкнуло на мысль, что в продскладе появились незваные гости. Заложив отверстие ящиками и досками, я открыл склад, в котором обнаружил за работой дерзкий квартет — Белько, Колыма, Туман и Тускуб доканчивали четверть коровьей туши. Сорок килограммов мяса было съедено. Видимо, это был не первый случай. При виде меня хитрый Белько спрятался за самолетом, Туман и Тускуб бросились

к лазейке, пытаясь вырваться наружу. Колыма остался на месте. Он чувствовал себя виноватым, и его две перламутровых пуговицы печально глядели на меня. Все, кроме Колымы, получили по заслугам и, подгоняемые, с визгом выскочили из склада.

Лучшими медвежатниками считались Чуркин, Белько и Лыско. Правда, в медвежьей охоте принимала обычно участие вся свора, но характерной особенностью Чуркина было то, что он один справлялся с сильным противником, сдерживая попытки медведя скрыться до прихода охотника. Чуркин хватал врага за наиболее чувствительные места, заставляя его садиться на задние лапы и бесцельно размахивать передними. Чуркин оставался неуязвимым. Хриплым лаем он извещал полярников о наличии зверя и сторожил последнего до прихода охотников. Когда медведь попадал в критическое положение, собаки с яростным лаем окружали его, а маленький Белько и тяжеловес Лыско хватали раненого зверя за уши. Иногда такие смелые нападения кончались плачевно: наши собаки носили немало следов медвежьих когтей.

После возвращения из поездки нужно было немедленно всех собак сажать на цепь. Часто эта операция задерживалась, и собаки заполняли часы «вольного» досуга дракой. Собачьи драки — зрелище чрезвычайно тяжелое, не говоря уже о том, что в итоге свалки многие собаки выходят из строя на значительный промежуток времени, а некоторые подыхают от тяжелых ран.

Стремительно набрасываясь друг на друга, они впиваются клыками глубоко в шкуру. Разорвать этот живой клубок стоит немалых усилий. Но достаточно оттащить взбесившееся животное в сторону и, погладив по шерсти, поласкать его, как собака тут же успокаивается, ласково виляет хвостом и лижет руки.

Периодически со станции исчезала то одна, то другая собака. Вначале мы предполагали, что собаки попадали в лапы медведя, но проходили недели, и «мертвые души» снова появлялись на станции. В дальнейшем мы проследили, что собаки уходят в тундру. Обилие лемминга обеспечивало прекрасный корм, а

месячное пребывание в тундре на отдыхе восстанавливало силы. Возможно, что больная собака уходила в поисках какой-либо лечебной травы...

Недружелюбно относились собаки к козам. Так же мало симпатии питали они вначале и к свиньям. Однако свиньи не обращали внимания на собачий лай, и собакам впоследствии пришлось смириться с этим невиданным зверем, а некоторые настолько подружились, что питались вместе из одного корыта.

Мне кажется, что этим умным и преданным животным можно было бы посвятить многие сотни страниц. Много приходилось наблюдать характер собак, и часто некоторые собачьи поступки вызывали смех, улыбку, радость и восхищение.

У каждого полярника имеется свой любимый пес, который сопровождает своего друга и днем и ночью. Собаки очень любят человека, привязаны к нему и отвечают благодарностью за все заботы и за ту скромную пищу, которую уделяет им полярник.

Наш каюр Соколов очень честно относился к своим обязанностям и уделял много внимания этим прекрасным спутникам зимовщика.

V

Полет на остров Домашний. Поиски экипажа, потерпевшего аварию у североземельцев.

Чтобы расширить радиус действия «У-2», бортмеханик Леня Игнатьев сделал и установил на центроплане дополнительный бачок с запасом горючего на три часа. Таким образом, горючего на самолете хватало, примерно, на семь часов. Исходя из этих соображений, Лавров стал собираться в рейс на остров Домашний к североземельцам. Вечером в кают-компании начались оживленные прения по вопросу о целесообразности и возможности этого полета. Я лично высказался отрицательно, мотивируя это состоянием пролива Вилькицкого, покрытого снежницами, и отсутствием посадочной площадки в тундре, где снег осел, местами тундра совершенно оголилась. В случае вынужденной посадки, подъем в проливе немыслим, а пешее продвижение чрезвычайно затруднительно. Но Лавров твердо отстаивал намеченный план. Вечером, совместно с Линделем, он занялся прокладкой маршрута полета.

12 июня самолет загружен. Помимо горючего на семь летных часов, на самолет взяты запас продуктов суток на шесть, карабин с 60 патронами и наши «подарки» североземельцам: 5 килограммов лимонов, 2 килограмма чеснока, 2 килограмма шоколаду, 3 бутылки вина и 2 килограмма глазированных фруктов.

Погода благоприятствовала полету; по сведениям с острова Домашнего там тоже стояла летная погода. Температура воздуха была +2°, видимость хорошая. Дул легкий боковой ветер.

В 18 часов самолет с трудом оторвался и лег курсом на мыс Неупокоева. В дальнейшем предполага-

лось пересечь гору Герасимова и далее итти курсом на остров Домашний. Весь полет был рассчитан на четыре летных часа.

С момента вылета между рациями мыса Челюскина и острова Домашнего установилась непрерывная радиосвязь. Спустя три с половиной часа прошу североземельцев усилить костер, так как скоро самолет должен быть в их районе. Соседи усиленно подливают нефть, и густая черная дымовая завеса стелется по небу. Если самолет близко, — черные клубы дыма должны быть отчетливо видны. Но проходит еще полчаса, еще час, еще два, а самолета все нет. Истекли все сроки, больше самолет не может быть в воздухе, так как горючее должно иссякнуть. Значит, или авария, или вынужденная посадка. Но где? Что с людьми, живы ли? Десятки всевозможных предположений молнией проносятся в голове. Созываю общее собрание, на котором решаем организовать поисковую партию. Детально анализируем состояние пролива Вилькицкого. Заторошенность в районе станции лишает возможности пересечь пролив в этом месте, почему и решаем, что партия пойдет к острову Гансена, откуда часть состава на лыжах попытается итти к мысу Неупокоева. Всем понятна сложность обстановки. В проливе снежницы, фирн — все это является значительным препятствием. Будь это в мае или марте, — такой маршрут не представлял бы ничего сложного, но сейчас это серьезная проблема. Однако сидеть сложа руки и ждать — тоже не выход. Надеяться на мощный самолет с Большой Земли бессмысленно, так как даже для «Р-5» посадки на колесах—да и на лыжах—у нас нет.

Поисковая партия в составе четырех надежных полярников вышла к острову Гансена. 26 июня наши товарищи, усталые и измученные непосильным переходом, возвратились домой. Путь от острова Гансена к мысу Неупокоева оказался непроходимым. Собаки изрезали лапы об острый фирн. Почти одновременно с появлением наших разведчиков пришла радиограмма с Северной Земли, извещавшая нас о приходе на зимовку острова Домашнего Лаврова и Линделя.

Радиограмма рассказала о скитаниях экипажа. Вна-

чале полет протекал в благоприятных условиях. Мотор работал четко и безукоризненно. Смазка протекала нормально. Но за горой Герасимова в воздухе взорвался цилиндр, вылетели поршень и шатун. При вынужденной посадке лопнул поддерживающий крыло трос. Два дня Лавров и Линдель пытались вывести самолет из глубокого снега, но выпавшие дожди сделали эту работу невозможной. Сняв с самолета магнето, компас и масляный бак, приспособив крышку фюзеляжа под нарты, потерпевшие аварию, не ожидая в связи с наступлением теплых дней и сложностью перелета помощи, двинулись пешком к островам. Дорога была крайне тяжелая, вследствие глубокой воды, мокрого снега, частых дождей и туманов. Идя до полного изнеможения, иногда проходили по 6 километров в сутки. К счастью, скоро путники наткнулись на склад пеммикана, оставленный североземельцами. Здесь они подкрепили свои силы. Импровизированные сани выдержали поход только до острова Среднего, где пришлось оставить часть багажа. 26 июня, через четырнадцать суток после аварии, пилоты прибыли на зимовку на остров Домашний.

Такой визит мало порадовал североземельцев, ожидавших реальной помощи. Теперь вместо четырех зимовщиков стало шесть, при прежних скудных продовольственных запасах.

VI

Тундра очищается от снега. Сборы И. Д. Папанина. Смена в пути. Приход „Сибирякова". „Садко" у Северной Земли. Прилет Алексеева. Полет к острову Домашнему. Североземельцы сняты. Поход к избушке в бухте Мод. Прощание с друзьями. Обратный путь.

Биолог Тюлин ежедневно бродит в районе станции, принося скудные трофеи в виде различных птичек. Кулички, пуночки и другие птички добросовестно потрошатся им и тщательно обрабатываются. Коллекция пернатых растет.

Тундра постепенно оголяется. На белоснежном фоне всюду разбросаны черные пятна. С каждым днем меняется ландшафт. В начале июля процесс таяния стал интенсивнее. С гор и холмов понеслись бурные потоки. Попадая в русло маленькой речушки, в которой обычно глубина исчисляется десятком сантиметров, эти ручьи превращались в могучую, бурную горную реку. В проливе на льду обилие озер, но ледовый покров незыблем, пролив скован прочно. Частенько выбегаем поглядеть, не тронулся ли пролив. Мощные торосы, хаотически нагроможденные возле станции, вызывают у некоторых товарищей опасения, что пролив Вилькицкого вообще не вскроется и смена к нам не придет. Скептики с горечью высказывают свои сомнения, и тут разгорается спор с оптимистами. Такие споры можно было слышать в кают-компании еще и в первые дни августа, пока скептики воочию не убедились в силе полярного солнца, ветров и течений, нарушивших однообразный ледовый покров. Все пришло в движение. Завертелись льды в проливе. Подует ветер с востока или севера, и всю ледовую кашу гонит к берегу, повернет ветер круто на 180° —

и у берега чисто. Так изо дня в день. А караван в пути и с каждым часом все более приближается к нам.

Идет усиленная подготовка к сдаче станции. Закончили инвентаризацию всего имущества. В течение двух декад июля и первой декады августа разрыли из-под снега на припае бревна жилых домов, сгруженные в навигацию 1933 года. Свыше 400 бревен нужно было вытащить из глубокого снега и перенести ближе к месту стройки. Это была очень трудоемкая работа, к тому же довольно изнурительная. Однако оставлять бревна до прихода смены мы не решались, так как, если бы оторвало припай, все бревна унесло бы в пролив и постройка домов была бы сорвана.

К концу июля, когда тундра очистилась от снега, мы стали обнаруживать «пропавшие» за зиму предметы: лопатки, ломы, пилы, топоры и т. д. Дело в том, что зимой, обычно после пурги, идешь раскапывать вход в сарай или склад. Работа эта требует времени, а на морозе холодно. Поработаешь с часок — и домой, на перекурку. Вернешься обратно, глядь — лопаты и нет! Находкам очень рады, ходим да подбираем нужное оборудование. Вообще следует отметить, что подобных мелких промахов в первую нашу зимовку мы имели немало. Отсутствие полярного опыта часто сказывалось и в быту, и в работе. Временами непроизводительная трата времени объяснялась тем, что благоприятный момент для выполнения задания был упущен, а арктическая природа сурова и не прощает «незнаек». Полярный опыт достался нам дорогой ценой, но в будущем он в значительной мере облегчил наши работы, нашу жизнь. На следующих зимовках мы действовали увереннее, не шли ощупью, как это было в первый год.

В конце июня группа зимовщиков вышла в намеченный по плану маршрут к избушке в бухте Мод. Разлившиеся реки сильно затрудняли этой небольшой переход. Одна из таких рек была чрезвычайно глубока, и переход вброд был невозможен, а чтобы обойти ее, надо было углубиться далеко в тундру. Выход из положения нашел Петя Скворцов. Он об-

Переправа через реку.

наружил две доски, которые с помощью топора и гвоздей превратил в малонадежный плот. Взяв бечеву, он привязал один конец ее к плоту, второй отдал товарищам, а сам с помощью маленькой доски, заменявшей весло, добрался до другого берега. После этого «плот» был подтянут веревкой обратно. Такая процедура продолжалась до переправы всех товарищей.

Участники похода Амундсена — Тессем и Кнудсен — во время зимовки судна «Мод», перебрались на берег, где выстроили хижину из сланца. В этой хижине они прожили до момента выхода к острову Диксона, чтобы доставить на Большую Землю почту Амундсена.

Избушка сложена умелыми руками из сланцевого плитняка; размеры ее 3,5×3 метра. В крыше, сделанной из дерева и подбитой изнутри брезентом, оказалось много щелей, через которые проникал снег внутрь

хижины. Эту избушку впервые посетили зимовщики Кошкин и Коробко в ноябре 1932 года. Болезнь одного из них не позволила полностью ознакомиться с состоянием лагеря норвежских полярников. На одной из полок, из-под снега, Кошкин достал дневник Пауля Тессема, написанный на норвежском языке.

Тессем и Кнудсен погибли, пробираясь на Диксон. В 1920 году была организована советско-норвежская экспедиция для поисков погибших.

Только в 1921 году 10 августа известный полярный исследователь Бегичев обнаружил к западу от мыса Стерлегова остатки костра и обугливщийся труп. Это были останки Кнудсена. Летом 1922 года в 3—4 километрах от радиостанции острова Диксона, на материке Бегичев наткнулся на скелет Тессема. Какая тяжелая участь постигла Тессема! После трудного перехода в тысячу километров, почти достигнув цели, когда на виду были радиомачты, он, видимо, обессиленный свалился в расщелину, где и нашел свою смерть.

Наши зимовщики обнаружили, что двери избушки выбиты, вся хижина полна льда, между стенами и крышей образовались трещины. В хорошем состоянии была лодка, пролежавшая 16 лет. Кругом валялись бочонки с солониной по 5 килограммов в каждом. Из большинства бочек рассол вытек, и солонина была с заметными признаками разложения. Опознавательный знак, установленный возле хижины, упал. Очевидно, здесь добросовестно «поработали» медведи. В самой избушке обнаружили различные инструменты, одежду и предметы хозяйственного оборудования: заступ, лампа, таз, кувалда, топор, нитки, щетка для волос, комбинезон и т. д.

На полке возле стола лежал документ на английском языке за подписью Петра Тессема и Павла Кнудсена, написанный ими перед уходом на остров Диксона. В этом документе отмечался факт прибытия «Мод», далее говорилось о строительстве хижины, в которой авторы письма прожили в течение двух месяцев. Письмо заканчивалось пожеланием всем посетителям найти в избушке возможный комфорт.

Избушка Тессема и Кнудсена в бухте Мод.

К дверям с внутренней стороны были приколоты: визитная карточка Тессема (на обороте ее карандашом написан адрес: U. S. Aglidal, Barge Sofoten) и рекламная карточка какой-то фирмы; на обороте ее даны температуры и ветер за несколько дней пребывания норвежцев в избушке.

Зимовщики мыса Челюскина привели в порядок хижину, очистили ее от льда, забили мхом щели в стенах, подвесили двери и составили инвентаризационную ведомость.

Из Москвы сообщают, что на смену нам выедет коллектив Ивана Дмитриевича Папанина.

В середине июня получил первую весточку от Папанина из Архангельска. Он просил подготовить

сдачу станции таким образом, чтобы эта операция не заняла много времени и, с другой стороны, чтобы в акт сдачи не вошли хозяйственные предметы и продовольствие, пришедшие в негодность. Особенно интересуется Иван Дмитриевич состоянием стройматериалов, наличием на месте глины и песка.

После, уже в пути, с борта «Сибирякова», он радиограммой просил сделать максимальный запас хлеба, чтобы обеспечить строителей во время их работы на мысе Челюскина.

В ожидании смены ребята распевают новую песенку:

Хоть не слышны гудки пароходные,
Возле Русского в льдах караван,
Подготовил я робу походную
И ремнями стянул чемодан.
В путь обратный... Опять к Носу Канина,
Там Архангельск, Москва... там и дом.
Открываем пролив для Папанина,
Приходи, долгожданный, мы ждем!
Ружейными встретим салютами,
От пролива вручим вам ключи,
Обменяемся с вами каютами,
Ждут московские нас калачи.

По радио беседовал с Иваном Дмитриевичем, который выражает уверенность в скором приходе к нам.

Наконец, в 24 часа 14 августа «Сибиряков» был вблизи станции. В проливе послышались протяжные гудки, мы отвечали ружейными салютами, но скоро туман закрыл станцию. Через торосы я пробрался на пароход, где радостно приветствовал смену. Иван Дмитриевич с места в карьер переходит к делу. Вместе с инженером-строителем мы отправляемся на берег, чтобы определить место строительства новых объектов. Когда туман рассеялся, «Сибиряков» подошел к припаю, который длинной полосой, шириною метров на двести пятьдесят, тянется вдоль мыса.

На берег вышла команда папанинцев. Ребята все как на подбор — крепкие, цветущие, жизнерадостные. В первую очередь на припай выгрузили две амфибии, соорудили большие сани, и закипело дело. Разгрузка шла с парохода на припай, точно в Архан-

гельской пристани. Сгруженные с парохода ящики, бочки, доски, бревна укладывались на сани по две тонны и более, и амфибии по проложенной дороге на припае легко тащили на прицепе состав из двух саней. Работа спорилась. Научные сотрудники в свободные часы принимали от «старичков» дела, а большая строительная группа с бригадой грузчиков собирала срубы новых домов. Папанин показал себя изумительным организатором. Он носился по станции, давая всем указания, сам участвовал в разгрузке, причем всегда на свою спину взваливал груза больше, чем кто-либо другой.

Вбежав в жилой дом, Иван Дмитриевич обратил внимание на печи. «Что, не в порядке?» — Я только успел утвердительно кивнуть головой, как Иван Дмитриевич немедленно выбежал из дома. Вскоре он возвратился вместе с печниками, которым дал приказание сейчас же приступить к разборке и исправлению печи. Противоречить не приходилось, так как в условиях Арктики каждая минута дорога, и, хотя станция еще не была сдана, хотя в доме жили и работали зимовщики, нужно было согласиться с таким быстрым и категорическим решением вопроса.

Папанин не ходит, он бегает, причем за день в каждом уголке побывает десятки раз. Кого подбодрит веселой репликой, кого одернет суровым голосом, кого похвалит, кому поможет, кому покажет личным примером. Таким я видел его в течение совместной работы на мысе Челюскина, таким его знают все полярники.

Обычно с кораблей приходят гости, надеясь получить «лампадочку». Таких гостей Иван Дмитриевич встречает весьма радушно: «Вот хорошо, голубчик, что ты явился помочь, возьми-ка эту дощечку», — а в «дощечке» пудов пять. Смущенный гость подхватывает бревно. Так все любители угощаться впрягаются в общий аврал.

Растут постройки. Уже до крыши доведены дома на десять и двадцать человек, радиорубка, механическая мастерская. Никто не стоит без дела, за этим неустанно следит Иван Дмитриевич. Его редко можно

застать спящим даже ночью. О нем говорят, что это аккумулятор энергии. Да, это так и есть, у него неиссякаемый запас энергии и много юмора. Его реплики вызывают здоровый смех.

Гремят взрывы. Рвут аммоналом камень, чтобы установить фундамент ветряка. Огромные осколки взлетают высоко в воздух.

Попутно идет сдача и приемка станции. Вновь прибывший врач внимательно осматривает продукты, дегустирует масло, сыр и пр., бракует негодное. Впрочем, врач увлекся и слишком усердно стал дегустировать качество сдаваемых вин, хотя последние не могли потерять ни крепости, ни вкуса в нашей кладовой.

По плану навигации 1934 года съемка зимовщиков с острова Домашнего была возложена на ледокольный пароход «Садко». Вначале продвижение ледокольного парохода протекало успешно, и однажды североземельцы с гордостью и радостью сообщили нам, что они видят трубы «Садко» и что, видимо, раньше нас покинут остров Домашний. Счастье было так близко, но и тут природа жестоко подшутила над соседями. «Садко» был уже у подступов острова, когда встретил мощный ледовый барьер и, вместо продвижения по курсу, огромными полями десятибалльного льда был отброшен в сторону. Все его дальнейшие попытки не увенчались успехом, так как ледовая обстановка в этом районе значительно ухудшилась. Единственной реальной силой в данном случае был только самолет.

И вот 22 августа на мыс Челюскина прилетел знакомый нам самолет Алексеева. Собственно говоря, завернул к нам Алексеев неожиданно, так как, вылетая с Диксона, он взял курс прямо к острову Домашнему и лишь густой туман у Северной Земли заставил Анатолия Дмитриевича снизиться в бухте у мыса Челюскина. Следует отметить, что эта бухта, как и вообще весь район у мыса Челюскина, мало пригодна для отстоя гидросамолетов из-за непостоянства ледовой обстановки в проливе. Плавучие льды создают угрозу самолету, выпирают его на берег, как это и

было с «двойкой» в прошлую навигацию. Итак, обстановка заставила Алексеева сделать посадку на мысе Челюскина и отсюда приступить к полету на Северную Землю. 26 августа делается первая попытка, но сильный туман в проливе Шокальского заставил возвратиться назад. На завтра «двойка» снова легла курсом на остров Домашний, но через два с половиной часа самолет опять возвратился на мыс Челюскина. Причина неудачи — тот же туман. А тут еще, как на зло, погода стала ухудшаться. Туман. Моросит мелкий дождь, сменяемый снегом. Северный и северо-восточный ветры дуют со скоростью до двенадцати метров в секунду, волны достигают двух метров высоты. Анатолий Дмитриевич ходит угрюмый, проклиная злополучный район.

30 августа погода наладилась. Собираемся на аэродром — в восточную бухту. Пришлось немало поработать, чтобы очистить выход из бухты в пролив от мелких и крупных льдин. Работаем дружно. Прощаюсь с экипажем, высказывая твердую уверенность, что сегодня полет закончится успешно. Мои предсказания сбылись. Через три часа после вылета «двойка» стартовала у острова Домашнего. Предупрежденные заранее зимовщики, закутав в одеяло больного Мировича, вышли к припаю. Шесть зимовщиков и пятнадцать собак разместились на самолете. Пилот дал полный газ, и самолет, оторвавшись от воды, поднялся в воздух. Алексеев предупредил меня, что он с острова Домашнего, если метеорологические условия разрешат, полетит прямо на Диксон. В пути, однако, Анатолий Дмитриевич был вынужден изменить курс, так как с «Ермака» сообщили о надвигающемся сильном тумане в районе Диксона. Снова посадка у мыса Челюскина. Североземельцы переходят с самолета на борт «Сибирякова», а прекрасные упряжные собаки передаются на берег. Станция на острове Домашнем законсервирована. Утром 31 августа самолет совершил удачный перелет на остров Диксона.

4 сентября Иван Дмитриевич и я подписали акт сдачи и приема станции. На прощальном вечере было очень оживленно. Стол аппетитно сервирован. После

речей и ужина затеяли пляску. Иван Дмитриевич под гитару и гармонь пустился в пляс, поразив нас всех легкостью движений и замысловатостью фигур.

На утро, пожелав новому коллективу успехов, горячо простившись, я с товарищами перешел на борт парохода.

Мы покидали пролив Вилькицкого, через который до 1933 года прошли считанные корабли. Навигация 1933 года разбудила полярное безмолвие разноголосыми гудками пароходов. У края материка, у самой северной точки Евразии прошли ледоколы «Красин», ледокольные пароходы «Седов», «Сибиряков», «Русанов», «Челюскин», лесовозы «Правда», «Товарищ Сталин», «Володарский», «Десна» и др.

Итак, мы возвращались на Большую Землю.

В начале октября «Сибиряков» был в Мурманске.

Отчет о проделанной работе я делал в Управлении полярных станций в присутствии всего коллектива. Работа станции получила положительную оценку. За «организованное проведение зимовки в особо трудных условиях» зимовщики получили ценные премии и путевки на курорт.

Мы разъехались, чтобы отдохнуть и на досуге обдумать дальнейшие планы. Большинство зимовщиков решило не прекращать работы в Заполярье, ибо редко кто из бывавших в Арктике не мечтает снова попасть на зимовку.

ВТОРАЯ ЗИМОВКА

I

Снова на мыс Челюскина. Погрузка. Выход в море. Встреча с „земляками". Водолечебница Папанина. Возвращение папанинской когорты на Большую Землю. Визит Кренкеля.

В марте 1935 года я стал готовиться к вторичной зимовке. Руководство Главсевморпути предложило комплектовать коллектив для полярной станции мыс Шмидта. Предложение было заманчиво. В состав зимовки включался авиационный отряд.

Штат был частично подобран, когда меня вызвали в Управление. Предложение возвращаться на мыс Челюскина меня обрадовало и удивило.

— А как Папанин? Разве он думает уезжать?

— Папанин будет готовиться к новой серьезной зимовке.

Мне приходилось неоднократно слышать об изумительном плане полета на полюс и организации зимовки на дрейфующем льду, но все это было лишь проблемой. Сейчас проблема становилась реальностью.

Я вспомнил, что, прощаясь в прошлом году с Папаниным, обещал через два года приехать ему на смену. Оказывается, это должно случиться значительно раньше, чем я предполагал.

Возвращаться в насиженное гнездо было приятно. Район знаком, привыкать не придется.

Нужно снова подбирать спутников. Изъявившие согласие ехать на мыс Шмидта перешли под команду Волобуева, назначенного начальником станции и командиром авиационного отряда.

Первая зимовка показала, какое значение имеет подбор людей. Иногда хорошие кабинетные работники в полярной обстановке могут оказаться мало полезными.

Теперь у меня уже был опыт подбора людей. 400 дней зимовки многому научили.

Как бы ни был угрюм и скрытен человек, на зимовке он легко познается. В полярную ли ночь, в полярный ли день — так или иначе человек проявит все свои качества. Подчас очень скромный, неприметный на Большой Земле человек показывает на зимовке изумительные образцы доблести, смелости и преданности родине.

Состав зимовки намечался большой — до 50 человек. Профиль научных работ был широк и многообразен. Нужны были гидрографы, гидрологи, аэрологи, метеорологи, магнитологи и т. д.

В первую очередь я обратился к тем, кого хорошо знал и кто мог стать действительно полезным членом зимовочного коллектива.

Борис Иванович Данилов, ознакомившись с планом работ и штатом зимовки, дал свое согласие продолжать начатые им на Челюскине работы. Охотно согласился и мой первый соратник по Арктике — радист Григорьев. Старые полярники — Н. В. Ломакин и И. И. Ломакина, Кругликов — тоже приняли мое предложение. С ними я был знаком с 1933 года, когда они зимовали по соседству на островах «Комсомольской Правды».

Исходя из тех же соображений, я пригласил механика-водителя вездехода Колобаева. В летной группе шли славные полярники — Петров и знакомые и близкие мне по прошлой зимовке Линдель и Игнатьев. Гидрографа Петрова я взял по рекомендации товарищей-полярников. Гидролога Барташевича высоко ценил Борис Иванович. Врач Эттингер, опытный хирург и очень уравновешенный человек, обсудив предстоящий отъезд в кругу своей большой семьи, дал на мое предложение положительный ответ.

Это был основной костяк. Совместно с парторгом Кушниром мы проверяли каждую новую кандидатуру. К началу июня штат был укомплектован. Недостающих механиков, рабочих и каюров решили взять в Архангельске.

В конце месяца по поручению Полярного упра-

вления я выступил по радио с сообщением для полярников о подготовке смены и перспективах навигации 1935 года. Бо́льшую часть своего выступления я посвятил «землякам» по мысу Челюскина, но мои старания оказались напрасными. Вследствие неточной информации Папанин не был своевременно предупрежден, и рация мыса Челюскина в этот час имела очередную радиосвязь.

На следующее утро я получил радиограмму Ивана Дмитриевича:

«Твое выступление не слышали не по нашей вине. Пришли телеграммой или проси, чтобы снова зачитали. Что везешь? Какая нужна помощь? Старайся завезти побольше досок. Мы сохранили сруб, думаю собрать новую баню. Старую использовать для маслогрейки авиаотряда. Старайся захватить огнеупорного и простого кирпича и два больших котла по 25 ведер.

Папанин».

11 июля выехали в Архангельск. Стояли жаркие дни. Солнце пекло немилосердно. Все гостиницы и частные квартиры были заняты полярниками. С утра зимовщики направлялись на Бакарицу — там Арктикснаб. В Арктикснабе шумно и людно, с утра до вечера толчея.

Усталый механик Гриша Колобаев возмущается порядками на Бакарице, и в ответ ему раздается реплика: «Ой, не ходи, Грицю, та на Бакарицю».

23 июля, закончив бункеровку, пароход «Куйбышев», на котором мы должны отправиться в Арктику, подошел к причалу. В его трюмах 1900 тонн угля. Из этого количества 1500 тонн предназначены для бункеровки судов в пути. Включившись в аврал, зимовщики день и ночь наполняли трюмы парохода грузами полярных станций.

После четырех суток напряженной работы погрузка была закончена. Трюмные люки задраены. Пятидесятитонный кран, легко подхватив три громадных

самолетных ящика, поставил их вдоль борта парохода.

Зимовщиков полярных станций мыса Челюскина, островов «Комсомольской Правды», бухты Прончищевой, мыса Стерлегова и острова Диксона радушно встречают капитан Лукин и старпом Левенштейн.

27 июля к пароходу подошли баржи с горючим и скотом. Это была последняя операция перед выходом в море.

В полдень 30 июля, устранив девиацию, «Куйбышев» взял курс на остров Мудьюг. К ночи низкая вода задержала нас на траверзе острова Лебедин. В ожидании прилива стали на якорь. Никто не хочет спать в первую ночь нашего плавания. На баке группа зимовщиков окружила полярного поэта, который с пафосом читает свои стихи. Из твиндека доносятся аккорды гитары.

Вечером на общем собрании зимовщиков был обсужден и утвержден план культмассовой работы во время рейса.

Антивоенный день — 1 августа — встретили на траверзе мыса Канин Нос.

Белое море пройдено. Приближаемся к острову Колгуеву.

Баренцово море встретило нас сурово. Разразившийся шторм треплет пароход, сразу ставший таким маленьким, беззащитным. Волны перекатываются через палубу.

Крен превышает сорок градусов, а шторм все усиливается. Сильной волной пробивает стенки двух самолетных ящиков. Авралом командует смелый и расторопный старпом Борис Левенштейн. Разбитые доски ящика заменяются новыми.

Двигаться по курсу вперед — это значит подвергать риску палубный груз. Капитан дает команду, и судно послушно ложится на норд-ост.

Наконец, 3 августа шторм затих, и мы смогли продолжать наш путь. Но спокойное плавание продолжалось недолго. Скоро туман вынудил нас стать на якорь. Когда туман рассеялся, вдали показалась земля. Мы были у входа в Югорский Шар.

К вечеру 5 августа вошли в Карское море. Стали попадаться редкие льды.

Молодые полярники с сожалением смотрят на эти жалкие льдины. Разве это Арктика? Сколько миль пройдено — и все по чистой воде! Благоприятная ледовая обстановка не по душе любителям полярной экзотики.

Утром 8 августа «Куйбышев» вошел в бухту острова Диксона.

Как правило, с прибывших кораблей начинаются экскурсии на остров. Старички едут повидаться с приятелями, новички — познакомиться с работой, жизнью станции.

В кают-компании Диксона толпятся гости. С утра до вечера заняты повара — идет угощение визитеров. На столе овощи из собственных парников.

На Диксоне вырастают горы самого разнообразного груза. Катеры шмыгают от пристани к пароходам. Жизнь кипит, как в большом южном порту, и только начальник острова Боровиков не выражает особенной радости незваным гостям — мешают работать, а время горячее.

Приятно поражает цветник — поле анютиных глазок.

Особенно много полярников возле собачьего питомника — вымаливают у Боровикова одну из многих отличных ездовых собак. Но Боровиков неумолим. Он еще отдаст завезенную из Архангельска захудалую дворняжку, но просить прекрасного диксоновского щенка — бесполезно! Стоянка длится недолго. Дорог каждый день.

Вот и льды. Их появление не замедлило сказаться на скорости нашего каравана. Сильный норд-остовый ветер, точно из аэродинамической трубы, дует из пролива Вилькицкого, вынося в Карское море массы льда.

Продвигаемся в густом тумане, постоянно наталкиваясь на льды. Каждый толчок сопровождается тревожными гудками. Только девять миль остается до цели, но густая пелена тумана преграждает путь.

На мой вопрос о состоянии льдов и перспективах

разгрузки Иван Дмитриевич сообщает: «У берега битый лед, имеются два баркаса с подвесными моторами». Через два часа пути подходим к мысу Челюскина. Станция едва видна в тумане. В 250 метрах от берега отдаем якорь. Приветствуем зимовщиков гудками. С берега в ответ гремят ружейные залпы. Папанинская когорта выстроилась на прибрежном холме.

Спустившись по трапу на лед, захватив ледянку, пробираемся к берегу; навстречу от берега отплывает шлюпка. Ледяная каша сковывает ее продвижение. Иван Дмитриевич вылезает на пловучую льдину, затем ловко перескакивает на соседнюю и радостно встречает нас на середине пути.

— Ну, браток, теперь за дело! Хлеба напекли вам достаточно. Плавсредства приготовили, жильем вы обеспечены. Начали строить больницу. Теперь пойдем, посмотришь на станцию. Ее не узнать, — скороговоркой выпалил радушный хозяин.

Мы вышли на берег, поднялись за полосу штормового прибоя. За год хозяйничания Ивана Дмитриевича здесь вырос настоящий поселок. Построены жилые дома, радиорубка, механическая мастерская, магнитный павильон. Быстро мелькают крылья мощного ветродвигателя.

Недаром наш поэт в стенгазете, выпущенной почти сразу после высадки, писал:

Челюскин стал неузнаваем,
Здесь вырос целый городок.
Мы криком радости встречаем
Папанинских трудов итог.

Иван Дмитриевич заметил мое изумление.

— Что, браток, не ожидал? Здорово поработали ребята!

В самом деле, увиденное превзошло всякие ожидания. Невольно вспомнился 1933 год, когда вся станция размещалась в одном холодном досчатом доме.

Еще на корабле зимовщики были разбиты на бригады. Сейчас каждый бригадир получил свой участок работ. Идет подготовка к разгрузке парохода. Иван

Дмитриевич знакомит меня с постройками. Во всех домах чисто и уютно. Полы покрыты линолеумом. Прекрасно оборудованы механические мастерские и лаборатории. Во всех помещениях электрическое освещение. Всюду образцовый порядок.

Осматривая большой жилой дом, мы зашли в квартиру Ивана Дмитриевича. Первая комната служила кабинетом, вторая, большая — спальней.

В левом углу кабинета я увидел кабинку, вроде кладовой. Однако это была не кладовая, а душевая. Внутри кабинки стояла большая сорокаведерная бочка. Над потолком спускалась душевая установка. «Водолечебница Папанина», как назвал ее наш врач Эттингер, отличалась оригинальным устройством. Бочка на 3/4 наполнялась морской водой. Два огромных молота, раскаленных в печи, опускались в бочку, и в течение нескольких минут ванна с нужной температурой была готова. Бачок с душевой установкой наполнялся пресной водой. «Пациент» влезал в бочку, принимал теплую ванну и смывал морскую воду пресной водой из душа.

— Вот, Рузов, оставляю тебе этот аппарат. Пользуйся им, он бодрит и поднимает настроение. Штука мировая! — сказал Иван Дмитриевич.

Мы вышли во двор. Бухта очистилась, и ровно в полдень началась разгрузка.

Оба коллектива — «старички» и их смена — заняли свои участки. Гул моторов катеров и вездеходов далеко разносится в проливе и в тундре. Разгрузка протекает успешно. Иван Дмитриевич подбадривает зимовщиков. Его зоркий взгляд заметил, что один из зимовщиков слегка поддерживает бревно и вся тяжесть груза ложится на плечи его товарищей.

— Чего ж ты не помогаешь? — возмущенно заметил Папанин. — Нам на зимовках лентяев не надо! — и пристыженный юноша вплотную подставил плечо под бревно.

На берег сходит по-европейски одетый капитан. На нем драповое, английского покроя, пальто, шляпа, перчатки. Лукин сошел с корабля, чтобы ознакомиться с полярной станцией. В это время группа зимовщиков

тащила на берег карбас, чтобы ремонтировать пробитое дно. Карбас медленно поддавался усилиям зимовщиков. Подбегает Иван Дмитриевич. Подхватив за борт, он затянул команду: «Раз — два, дружно! Подать нужно! Раз — два, двинули!» Вдруг взгляд Папанина остановился на Лукине.

— Эй, капитан, ну-ка, впрягайся с нами! — И Лукину ничего не оставалось, как, взявшись за уключину, под команду Папанина, забыв свой лоск и заграничный костюм, тащить карбас на берег. Говорят, Папанин и мертвого разбудит!

На берегу вырастают горы груза. Вездеходы носятся от берега к складу и обратно. Одновременно идет строительство больницы, ставится бревенчатый каркас для гаража, собираются срубы нового жилого дома. Учитывая расширение рации, мы привезли сто бревен и сейчас к аккумуляторной ставим пристройку-сруб.

Иван Дмитриевич часто поглядывает на запад. Со дня на день он ожидает возвращения из маршрута к устью реки Таймыры участников своей зимовки — Сторожко и Латыгина. 19 августа их легкая шлюпка пристала к берегу. Продвигаясь среди плавучих льдов вдоль берега, Сторожко и Латыгин благополучно закончили свой поход. Августовское полярное солнце покрыло их тела сильным загаром.

За несколько дней до возвращения этой группы папанинцев пришли на станцию Федоров и Либин. Они вели длительные магнитные и гидрологические наблюдения в районе устья реки Таймыры. Маршрут был совершен пешком. Навстречу им Иван Дмитриевич выслал совершенно особую, изготовленную самими зимовщиками тележку.

Иван Дмитриевич считал, что и в летний период, когда тундра свободна от снега, для передвижения необходимо пользоваться собаками, также как и зимой. По его указаниям механик Шаламоун, зимовщики Зуев и Соловьев соорудили легкую повозку. Конструкторы использовали оси и колеса от самолета Разумно смонтированная тележка явилась новым и очень удобным видом транспорта в летнее время.

После работы захотелось пить...

Четырехсоткилометровый маршрут по пересеченной тундре выявил выгоды нового вида арктического транспорта. 12 собак, запряженных в тележку, сравнительно легко преодолевая препятствия, тащили по вязкой тундре 500 килограммов груза. Это превышало обычную нагрузку в зимнее время.

Над станцией непрерывно гудят моторы самолетов. Пилоты Линдель, Прахов и Батура испытывают машины в воздухе. Особенно изощряются Линдель и Прахов. Искусство мастеров летного дела вызывает изумление у зрителей. Над мачтами парохода Линдель крутит мертвые петли и снова уходит в высь.

20 августа к борту «Куйбышева» подошел для бункеровки ледокольный пароход «Сибиряков». «Сибиряков» уже успел сгрузить груз полярной станции острова Уединения. Дальнейший путь его лежал к мысу Оловянному. Коллектив оловянцев возглавлял Эрнст Теодорович Кренкель. Пользуясь бункеровкой «Сибирякова», Кренкель заглянул к нам на берег.

На общем собрании зимовщиков выступил с яркой речью Папанин. Иллюстрируя свой доклад образными и живыми картинами, Иван Дмитриевич рассказал, как работал коллектив и чего он добился за год. Прощаясь, Папанин призывал новую смену к упорной работе.

22 августа на траверзе знака Амундсена отдал якорь пароход «Анадырь», совершавший сквозной рейс с востока. Его удобные пассажирские каюты были предоставлены коллективу папанинцев. Мы горячо простились с друзьями. Два члена папанинского коллектива остались на повторную зимовку: радист Ращепкин и механик Шаламоун.

II

Полевые работы гидрографической партии. Концерт самодеятельного ансамбля „Ермака". Посадка самолета Алексеева в бухте возле мыса Вега. Шторм. Возвращение „пропавшего" Линделя. Строительство аэродрома. Стационарные научные наблюдения.

Сентябрь порадовал хорошей погодой. Стоят теплые штилевые дни, разгрузка парохода протекает успешно. Аврал близится к концу. Еще немного усилий, и основная масса грузов будет переброшена на берег, а оттуда в складские помещения.

Гидрограф Костя Петров нервничает. Он уже неоднократно предлагал приступить к гидрографическим и геодезическим работам, выделив для этой цели людей и один вездеход. Костя горячо убеждал меня в необходимости использовать хорошие дни для выхода в поле.

Понимая справедливость этих требований, я все же вынужден был вначале отказать Косте, так как с его уходом в поле число участников аврала значительно бы сократилось. Но 4 сентября, когда трюмы парохода «Куйбышев» были очищены от наших грузов, я созвал производственное совещание. В нем приняли участие астроном Лисин, гидрограф Петров, командир авиационного отряда Л. Петров, пилоты Линдель, Батура и другие участники предстоящего маршрута. Перед выходом гидрографической партии в поле было решено произвести с воздуха рекогносцировку местности, изучить береговой контур, сравнить его с существующим на карте.

После обеда самолет «У-2», пилотируемый летчиком Батура, ушел на запад. Полет протекал при идеальной видимости, и двухчасовая рекогносцировка

дала полное представление о рельефе местности и характере берегового контура от мыса Кита до мыса Щербина.

Наконец, подготовка к выходу партии Петрова была закончена. Все необходимое для короткого маршрута в летнее время собрано и уложено, и с наступлением ночи грузовая машина быстро и легко понеслась по тундре на юго-запад. Выход в ночь был намечен сознательно, к утру машина должна возвратиться на станцию и участвовать в разгрузочных операциях. Временами мы шли со скоростью до 30 километров в час. В наиболее пересеченной местности ход машины замедлялся.

В машине, не считая людей, было полторы тонны груза: бензин, автомобильное масло, керосин, продовольствие, инструменты, приборы. Запас продовольствия и горючего предназначался для организации базы, которая должна была служить опорным пунктом для последующих маршрутов партии Петрова.

Сверху, над всем скарбом, разместились участники похода и сопровождавший нас радист Григорьев, который решил немного проветриться и подышать воздухом тундры вдали от шумного мыса Челюскина. Для Ивана Павловича такая прогулка была весьма кстати, так как он, кроме краткого перерыва на сон и еду, не имел времени на отдых.

Через два часа мы остановились у каньона реки без названия. Лагерь разбили на холме, в 200 метрах от реки. Вездеход возвратился на станцию.

Игорь, сын доктора Эттингера, и я взялись кулинарить. В палатке раздалось шипение примуса, а час спустя, хлебая вкусный суп из мясных консервов с искрошенными галетами, мы выслушивали лестные отзывы товарищей о наших кулинарных способностях.

Работа по выгрузке грузов, ночная прогулка по тундре утомили нас. Клонило ко сну. Приготовив постели, погрузились в крепкий здоровый сон. Пять часов отдыха подкрепили нас.

Рано утром, выбравшись из палатки, побежали к реке умываться. Перед нами раскрылась дивная панорама. С юга змеей извивался высокий скалистый каньон

реки. Приближаясь к северу, в сторону Карского моря, каньон резко обрывался, и река широко разливалась по низменной тундре. В самой дельте воды было мало. Ясно вырисовывались два основных русла, глубина которых не превышала 15—20 сантиметров. В 7 километрах к северу виднелось море.

Плотно закусив, взялись было за работу, когда наше внимание привлек шум мотора в воздухе. Самолет шел на небольшой высоте. Линдель и вновь «испеченный» штурман — врач станции Эттингер — искали наш лагерь. Мы сигнализировали жестами, но Линдель нас уже обнаружил. Бреющим полетом пронесся самолет над нашим лагерем. Мы отчетливо видели лица пилота и врача. Последний очень ловко сбросил вымпел, и самолет повернул в сторону моря, уходя в ледоразведку.

Лев Васильевич Петров, исполнявший в мое отсутствие обязанности начальника станции, прислал мне подробную информацию о работе станции.

Съемкой береговой линии и установкой знаков тригонометрических пунктов руководил Костя. Взвалив на плечи по одной жерди, захватив инструмент и приборы, следуя в затылок Косте, мы направились к намеченному им пункту. Жердь давила плечо, и мы едва поспевали за Костей. Его нагрузка значительно превышала нашу, но, не чувствуя усталости, он быстро и бодро шагал по тундре.

Установив один знак, к обеду возвратились в лагерь.

Над палаткой низко пролетел самолет. Сверху упал большой узел, оказавшийся клипер-ботом. Лев Васильевич Петров в своем очередном послании рекомендовал использовать резиновую лодку для рыбной ловли.

Работа протекала нормально. Повсюду маячили установленные нами новые знаки. Река Безымянная получила название Серебрянки. Прибывшая на утро машина перебросила весь скарб базы к мысу Вега. Гидрографы закончили первый этап работы.

Возвратившись на станцию, мы увидели стоящий на рейде на траверзе знака Амундсена ледокол «Ермак».

— Странничкам привет! — весело встретил нас Лев Васильевич и, пожав руки, официальным тоном добавил: — все здоровы, работают дружно. Сегодня я командировал в устье реки Таймыры Линделя. Он полетел туда вместе с товарищем Козловым. Линделю дано задание обследовать и изучить сухопутные и морские площадки в районе нашего западного филиала. Возвращение самолета ожидается с минуты на минуту.

Это распоряжение Петрова было очень своевременным. «Седов» закончил выгрузку новой полярной станции в устье реки Таймыры. Штат станции состоял из трех человек — радиста, исполнявшего функции старшего по зимовке, механика и метеонаблюдателя. Организация новой зимовки явилась результатом вполне обоснованных требований со стороны полярных летчиков западного сектора Арктики.

Тройка таймырцев на мои запросы не отвечала. Продолжительное молчание в момент строительства станции вызвало опасения, что рация нашего филиала никогда не вылезет в эфир. С возвращением Линделя мы подробно узнаем, как живут и работают три западных соседа.

Часовая стрелка уже успела трижды обежать окружность циферблата, а самолет все не возвращался. Внимательно вглядываюсь в даль, разыскивая на горизонте долгожданную точку.

Тут резкий вой сирены призвал нас к ужину. Вместе с гостями-ермаковцами собираемся в кают-компании. После ужина гости устраивают для нас концерт. У ермаковцев неплохие силы. На сцене, чередуясь, выступают певцы, танцоры, рассказчики. В довершение самодеятельного концерта нам продемонстрировали кинофильм. Киноаппарат, механик и фильм были доставлены с «Ермака». Мы горячо благодарили ермаковцев за приятный отдых. Наши зимовщики, не подготовленные к выступлениям, не приняли участия в концерте. Прощаясь с ермаковцами, обещаем показать им наши сценические достижения в будущую навигацию.

На следующее утро самолет пилота Батуры был

выведен на старт. Запуск мотора в летнее время не представляет каких-либо трудностей. Через полчаса «Н-124», оторвавшись от земли, ушел на запад. Петров вылетел на розыски пропавшего самолета. Разведка не дала результатов: у бухты Паландера наши пилоты попали в густой туман, и машина возвратилась на Челюскин. День прошел в томительном ожидании. Зная высокие летные качества обоих полярных пилотов, я не думал об аварии. Меня лишь беспокоила мысль, что при вынужденной посадке где-либо возле побережья Таймырского полуострова оба пилота стягивают потуже ремни и мечтают о вкусном ужине на мысе Челюскина. Вдруг, отбросив эту мысль, я представлял их на берегу реки Таймыры, где гостеприимные соседи угощали неудачников изумительно вкусной ухой из омулей и нельмы.

Об исчезновении самолета Линделя и Козлова сообщили Анатолию Дмитриевичу Алексееву, который со своим самолетом находился на острове Диксона. На аврале во время перекурки зимовщики делятся друг с другом своими мыслями и предположениями о пропавшем самолете.

Костя Петров опять готовится к полевым работам. Вечером его вездеход покидает станцию.

С новой гидрографической партией вторично идет лишь один юноша Игорь. Он очень хорошо зарекомендовал себя за этот короткий период, и я решил просить командование о переводе его из разряда «иждивенцев» в ученики. После долгой переписки Москва санкционировала назначение Игоря. Сейчас Игорь выходит уже в качестве ученика-гидрографа.

Летние полевые работы партии Кости продолжались 14 дней и закончились до снегопада.

Костя, вполне удовлетворенный, приступил к камеральной обработке полученных данных. В ноябре он представил план полярной станции мыса Челюскина, план территории станции и план береговой полосы от мыса Магнитного до устья реки Серебрянки.

12 сентября, после испытания в воздухе самолетной рации, решили продолжать поиски самолета Лин-

деля. Неожиданно Алексеев сообщил: «Иду на посадку в устье реки Таймыры». Теперь за наш самолет можно не беспокоиться, лодка Алексеева более приспособлена для полетов в этот период года.

Весь коллектив переключился на уборку двора и засыпку бункеров углем. В пролив с востока входил «Литке». Вечером мы зажгли мощный прожектор, установленный на вышке жилого дома, и направили лучи света на восток. Вскоре капитан ледореза сообщил: «Свет прожектора виден ясно и отчетливо. Находимся в 9 милях от Челюскина».

По радио с «Седова» сообщают о вылете самолета Алексеева на Челюскин. Наша радость была, однако, преждевременной: туман в бухте Паландера закрыл путь на восток.

В проливе Вилькицкого загуляла волна. Шторм усиливался. Мощный вал, набегая за полосу штормового прибоя, угрожал дровам, сложенным в штабеля. Мы принялись за спасение ценного для станции топлива. Разбушевавшейся стихии был дан горячий бой, из которого мы вышли победителями. Дрова спасены. Мокрые и утомленные возвратились зимовщики домой.

На утро плотники закончили сруб пристройки к механической мастерской, и десятник просит выдать по «чарке» под последний венец.

Видя мое колебание, десятник приводит веский довод: несмотря на жестокий шторм, плотники работали по 18 часов в сутки. Завхоз выдает десятнику девять «законных» чарок.

Неожиданно над станцией разносится гул мотора. Наши самолеты на аэродроме. Хвосты и плоскости крепко привязаны к бочкам с бензином и тяжелым водородным баллонам. Кто же летит в такую погоду? Самолет снижается. Мы ясно различаем знакомый нам самолет, Алексеев ведет машину бреющим полетом. Он внимательно вглядывается в море и, видимо, увидав, как огромные валы накатывают на берег, понял, что посадки для его машины здесь нет. С самолета штурман Жуков сообщает: «Идем к мысу Вега. Выезжайте за Линделем».

Колобаев повел вездеход на запад, и к ужину наш скиталец прибыл на станцию. Вид у него непривлекательный. Комбинезон сильно потрепан, шевелюра взъерошена. Он очень устал. Ноги потерты до крови. Утолив жажду и съев бифштекс, Линдель улегся в кровать, чтобы отдохнуть после неудачных скитаний. Но мы не даем ему уснуть, и Линдель вынужден коротко рассказать о неудачном полете в устье реки Таймыры. Посадка была безукоризненна, но когда пилоты собрались в обратный путь, мотор «скис». Исправить его без механика и некоторых запасных частей было невозможно. Пришлось остаться на зимовке. Потом Козлов погрузил свою маленькую амфибию на борт «Седова» и сам перешел на пароход. Линдель дождался прилета Алексеева и был высажен им на мысе Вега.

Решив не ждать прихода вездехода, он направился пешком на мыс Челюскина. Его мучила жажда, и он наполнил снегом пустую банку из-под консервов. Не было спичек. Мысль о костре невольно гасла. Прижав банку к телу под меховым комбинезоном, Линдель пытался теплом своего тела растопить снег, но это было бесполезно. Глотая куски снега, он еще более разжигал жажду. Итти в меховом комбинезоне по изрезанной оврагами тундре было тяжело и неудобно. Непривыкшие к ходьбе ноги устали. Неудобная обувь натерла ноги, и из мелких ранок сочилась кровь. Мауно прилег. Он думал уснуть, но над ним назойливо кружились три чайки. Их резкий крик раздражал пилота. Мауно поднялся и пошел вперед. Только он стал вылезать из оврага, как неожиданно сильный луч ослепил его. Это были фары вездехода. Погруженный в тяжелые думы, Мауно даже не расслышал шума мотора. Данилов бережно усадил своего друга в кузов, и Колобаев повернул вездеход на станцию.

На следующее утро Линдель рассказал нам о делах на новой зимовке в устье реки Таймыры. В коллективе назревал конфликт. Механик плохо справлялся с маленьким моторным хозяйством. Радист не мог наладить свою скромную радиостанцию. Взаимоотноше-

ния между радистом и механиком резко обострились. Заносчивый механик с первых дней прихода на зимовку показал себя гордым и нетерпимым членом полярного коллектива. Хорошее впечатление производил метеоролог, но его положение было крайне незавидным. Он находился между молотом и наковальней, и его попытки сгладить шероховатости не встречали сочувствия.

Эти вести меня огорчили. Становилось очевидным, что стычки, начатые уже в первые дни зимовки, не предвещают ничего хорошего.

Линдель быстро оправился. Спустя два дня он уже руководил переброской самолетного ящика на аэродром. Тяжелый двухтонный ящик был доставлен на место. Плотник принялся за его переоборудование. Вскоре на аэродроме стоял приветливый домик из двух комнат и угольного бункера. Из трубы клубами валил дым. В этом домике в летные дни подогревали на плите масло. Здесь же отдыхали и согревались пилоты и обслуживающие самолеты зимовщики. Над домом на высоком шесте болтался подвешенный колдун, сшитый из разноцветных полос полотна. Он указывал направление ветра.

Самолеты непрерывно летают, давая возможность нашим гидрологам изучать ледовую обстановку в проливе Вилькицкого, в восточной части Карского моря и в западной части моря Лаптевых. Одновременно командир авиационного отряда усиленно занимается оборудованием аэродрома.

На станции имелся один небольшой сухопутный аэродром. Для больших самолетов изыскательная партия выбрала к западу от станции хорошую площадку нужных размеров. Требовалось очистить большое поле от громадных каменных глыб, в изобилии разбросанных на всем участке.

Лев Васильевич заказал в мастерской каток, чтобы сгладить все бугры и неровности площадки. Каток состоял из двух железных бочек из-под бензина, посаженных на железный стержень, проходящий через

середины днищ обеих бочек. В концах стержня были прикреплены железные оглобли, с крюками на концах. Бочки засыпались песком и прицеплялись оглоблями к вездеходу. Этот своеобразный каток неплохо сгладил шероховатости аэродрома. Твердый грунт площадки был удобен для взлета и посадки самолетов.

На аэродроме соорудили три тепляка. Это были небольшие фанерные домики. После полета самолеты подводились к теплякам. В вырез передней стены входил мотор самолета. Таким образом, в пургу и непогоду бортмеханик, защищенный от ветра и осадков, мог в нормальных условиях производить осмотр и ремонт мотора. Фюзеляж, крылья и хвост самолета оставались снаружи. Самолет привязывался к крепко вделанным в землю стойкам.

Тепляки не могли заменить ангара, но они в значительной мере облегчали бортмеханикам обслуживание и подготовку машин к полету.

Две основных дорожки аэродрома, идущие в направлении господствующих ветров, были отмечены флажками. На аэродроме имелись две гончарки (передвижные печки с котлами для горячей воды). Горючее и масло доставлялось с базы на вездеходах.

Авиационный отряд мыса Челюскина, возглавляемый Л. В. Петровым, насчитывал двух пилотов (в том числе Мауно Яновича Линделя), трех механиков и двух штурманов.

Мы имели солидный самолетный парк, пополненный новыми машинами с закрытой кабиной. Эти ярко окрашенные в голубой и оранжевый цвета самолеты являлись гордостью всего зимовочного коллектива.

Имевшийся у нас самолет предназначался для близких полетов, а полученные новые — для дальних ледоразведок и выполнения специальных заданий по обслуживанию полярных станций на острове Русском, Северной Земле, в устье реки Таймыры и т. д.

Лев гордился своим отрядом и самолетным парком. Он ежедневно предъявлял мне раздутые заявки на рабочую силу. Мы вступали в спор, и я доказывал Петрову, что помимо аэродрома у нас очень много ра-

боты. Сегодня Лев в хорошем настроении. Выходя из радиорубки, он машет мне рукой. «Леонид Владимирович, читай радиограмму!» — кричит он. Капитан «Русанова» сообщает о предполагаемом подходе к мысу Челюскина и просит подготовить к отправке на Большую Землю девять строительных рабочих.

21 сентября в трех километрах от берега возвращающийся с востока «Русанов» отдал якорь. Строители были в полной готовности и при первом гудке парохода, сопровождаемые зимовщиками, на шлюпках вышли к месту стоянки «Русанова». Мы тепло простились с архангельскими плотниками. За 35 суток их пребывания на мысе Челюскина они много и добросовестно поработали.

«Русанов» был последний корабль, посетивший мыс Челюскина до будущей навигации. Дни становились короче. Полярная навигация была на исходе. Смолкли гудки ледоколов в проливе Вилькицкого.

Огромная масса выгруженных на берег ящиков, бочек, кулей, мешков с продуктами, одеждой, обувью и оборудованием уже размещена в складах и домах. Нужда в круглосуточном аврале отпала. Мы приступили к плановой работе, посвящая часы досуга внутренним доделкам и культурному отдыху.

В двадцати восьми комнатах жилых домов хорошо и уютно разместился наш большой коллектив. В главном корпусе жили научные работники. Там же были сосредоточены четыре лаборатории: магнитологов, метеорологов, гидрографов и фото. В доме летчиков мы одну комнату заняли под библиотеку. Дом летчиков был самым теплым домом.

Полы всех квартир были покрыты линолеумом. Это с точки зрения санитарии чрезвычайно удобно. Щетка и мокрая тряпка быстро освобождают пол от пыли и грязи. Бывало, в старом доме мы в санитарный день всем коллективом драли пол швабрами, мыли кипятком, мылом и все же едва отмывали толстый слой грязи.

В каждом жилом доме был выделен комендант, который наблюдал за выполнением очередным дежурным своих обязанностей — уборки коридоров и мест

Джаз-оркестр зимовщиков.

общественного пользования. Кроме того, в функции коменданта входил контроль за расходованием угля и за топкой печей. Некоторые зимовщики, не считаясь с запасами, закладывали в печь чрезмерно много угля и дров. От сильного накала даже трескались печи. В комнате стояла тропическая жара, так что приходилось открывать двери во двор.

Местом культурного отдыха и развлечения служила обширная кают-компания. Это был просторный зал площадью в 80 квадратных метров. Здесь мы обедали, здесь же развлекались и отдыхали.

В правом углу ее мы соорудили подмостки для сцены. На сцене уставили декорации, напоминавшие нам о существовании деревьев. Сцена отделялась от зрительного зала занавесом, сшитым нашими полярницами. Пятисотсвечная лампа ярким снопом света заливала сцену во время спектаклей и вечеров самодеятельности.

Здесь же стоял репродуктор. Дорогие голоса из далекой и в то же время близкой нам Москвы и в полярную ночь и в яркий солнечный день доставляли нам неоднократно минуты, часы и дни радости. Вместе с москвичами мы шагали по Красной площади в дни исторических дат, приветствовали великого вождя народов Сталина, вместе с ними мы кричали громкое «ура» в честь нашей доблестной Красной армии и ее железного наркома Ворошилова, вместе со всем советским народом мы праздновали наши победы на фронте социалистического строительства.

В вечерние часы наши музыканты разучивали песни родины. Джаз-оркестр организовал Костя Петров. Заядлый театрал врач Эттингер агитирует зимовщиков за вступление в драмкружок. Репетиции проводятся в благоустроенной больнице.

Но досугу и отдыху уделяются короткие часы. С утра до ужина научные сотрудники регулярно ведут свои наблюдения.

Научно-исследовательская работа станции широко охватила сушу, море, атмосферу и стратосферу. Мыс Челюскина превратился в подлинную полярную обсерваторию. Для успешного проведения научных работ

мы располагаем удобными, технически оснащенными лабораториями и павильонами.

Аэрологи, завладев целиком стратосферой, вместе с летчиками мирно поделили атмосферу. Почти ежедневно в воздухе реет змей с метеорографом, с высоты нескольких тысяч метров мерцает огонек шара-пилота, наблюдаемого через теодолит одновременно с двух различных точек, радиозонд с высоты 15—18 тысяч метров посылает в эфир сигналы, которые улавливают, записывают и расшифровывают аэрологи, сидя за радиоприемником. Иногда поднимается самолет, к крылу которого прикреплен метеорограф. Пуск шаров-пилотов проводится почти ежедневно.

Наполнив резиновую оболочку шара-пилота водородом, аэролог затем выпускает его. Через подзорную трубу теодолита он неустанно следит за свободным полетом шара и через каждые полминуты записывает показания шкалы для горизонтальной и вертикальной наводки. Но вот шар скрылся. Аэролог торопится в лабораторию. Вооружившись вспомогательным прибором — кругом Молчанова, он вычерчивает кривую полета шара. Данные о скорости и направлении ветра довольно быстро готовы.

Много времени отнимает изготовление водорода, необходимого для наполнения шаропилотных оболочек. Обычно на полярных станциях пользуются водородом, завезенным с Большой Земли в баллонах. Это обходится слишком дорого. Из каждого баллона можно наполнить до 20 шаропилотных оболочек (в зависимости от номера оболочки). Общий вес потребных для большой станции баллонов выражается во многих тоннах, причем свыше 99% его падает только на тару! К тому же дорогостоящие баллоны, после использования водорода, остаются на станции, в лучшем случае, до навигации.

Вот почему «завод сжатых газов», организованный нашими аэрологами, освободил страну от излишних затрат.

Для изготовления водорода была завезена необходимая химикам аппаратура. Помимо этого «за-

вода», аэрологи являлись владельцами целого ряда других объектов. В числе их были и две сбитые из досок будки, в середине которых покоился теодолит. Отсюда велись шаропилотные наблюдения. Конструкция будок оригинальна. Крыша в виде шатра состоит из четырех треугольной формы секторов, подвешенных к стенкам будки. При наблюдении открываются один-два сектора со стороны, обеспечивающей наблюдение полета шара. Два-три закрытых сектора защищают наблюдателя от снега и ветра.

Позади радиомаяка расположился высокий аэрологический сарай. Его бревенчатый каркас покрыт фанерой. Здесь хранятся змеи, лебедки и прочее снаряжение аэрологов. Здесь же готовят выпуск радиозондов.

За метеоплощадкой, возле аэрологического павильона, оживление: аэрологи Ломакин и Лаврищев вместе с подсобными рабочими готовят пуск змея.

Аэрологи мечтают о наивысшем подъеме метеорографа. Равномерно вращается ручка барабана лебедки. С каждым метром вытравленного троса змей уходит все выше и выше. Уже вытравлено 4000 метров троса, но змей поднялся на высоту не более 1700 метров. Ветер держит трос под углом к земле. Вдруг трос падает. Взгляд аэрологов устремлен вверх. Они видят сорванный змей. Сильный порыв ветра уносит его в пролив.

Наблюдения сорваны. Определив место падения змея, огорченный Лаврищев шагает через торосы. Долгие поиски увенчались успехом.

Спустя три часа он возвращается. Каркас змея погнут, полотно порвано. После ремонта вся операция повторяется сызнова. Подвешивается новый метеорограф.

Ручка барабана лебедки медленно вращается. Наблюдатели часто поглядывают вверх, опасаясь вторичного срыва змея.

На барабане остались только последние круги троса. Вот достигнута предельная высота змея. Выбрать трос сложнее. Здесь требуются мускульная сила, выносливость и терпение. Чтобы навертеть на барабан

Пуск шара-пилота.

4000 метров, требуется сделать, примерно, 8000 оборотов барабана.

Легко подсчитать, сколько времени потребуется для этой операции, если допустим, что на один поворот барабана затрачивается одна секунда. Два с четвертью часа—это только теоретический расчет. Ручку барабана вращает не мотор, а человек. Каждый последующий поворот барабана дается труднее и производится медленнее. Человек устает, отдыхает, снова вертит, поглядывая вверх и посылая по адресу змея и ветра нелестные комплименты.

После змейковых наблюдений аэрологи и их помощники высказывают свои настроения в кают-компании. К их разговорам внимательно прислушивается Шаламоун. Он не раз наблюдал за змейковым подъемом и сам вертел злополучную ручку. Даже при его физической силе такая работа не доставляет особого удовольствия. Старший геофизик тоже обращался к нему относительно устройства механической ле-

бедки. Эта проблема ставится на производственном совещании перед нашими изобретателями и рационализаторами. Необходимо облегчить труд человека, ускорить самый процесс наблюдения.

Вскоре появляются сырые чертежи лебедки. Некоторые детали еще не продуманы до конца, и Шаламоун предлагает нечто вроде конкурса на лучшее разрешение проблемы правильной намотки троса на барабан, учитывая, что вращение барабана будет производиться мотором.

Пока изобретатели думают над этим вопросом, из рук замечательного мастера плотника Матвеева выходят основание лебедки и каркас стен и потолка.

Уже установлен мотор, и тут полярные «ньютоны» на производственном совещании вносят свои предложения по конкурсу Шаламоуна. Таких предложений немного. По каждому предложенному способу оппонентом выступает Вячеслав Антонович, указывая на непрактичность или недостаточную продуманность данного разрешения задачи.

— Ну, а вы как предлагаете сделать? Что можете предложить, Вячеслав Антонович? — в унисон спрашивают изобретатели.

С карандашом в руках, небольшой мастак выступать, Шаламоун излагает свой способ. Мы внимательно слушаем объяснения Вячеслава Антоновича, и скоро до нас доходит сущность блестящего и простого предложения. Шаламоун признан победителем выдвинутого им конкурса.

Лебедка сделана и испытана. Она полностью удовлетворяет предъявленным требованиям, но, из-за отсутствия прочного троса, введение ее в строй невольно откладывается до прихода смены.

По соседству с владениями аэрологов приютилась небольшая по размерам, но уютная хибара, в которой старший геофизик наблюдает за действием очень чувствительного и остроумного прибора, так называемого самописца Бендорфа, регистрирующего градиент потенциала атмосферного электричества.

Замысловатое назначение самописца заставляло нас относиться к этому участку работ с большим уваже-

нием. Вокруг павильона рядами натянута проволока, и весь участок напоминает проволочные заграждения маленького укрепленного района.

Когда к старшему геофизику обращались с вопросом о том, какую работу производит самописец, тот, приняв важную позу, давал научно-сформулированный ответ: «он регистрирует градиент потенциала атмосферного электричества». Этот хитро сплетенный клубок не всякому понятных технических выражений лишал желания задавать вторичный вопрос, чтобы все же уяснить существо данной науки. Бросив в ответ малозначительное «ага», вопрошающий немедленно поворачивался и уходил подальше от таинственной хибары. А владелец самописца, окинув гордым взглядом свой аппарат и насвистывая песенку, делал записи в вахтенном журнале.

В ста метрах к югу от «главного корпуса», т. е. от большого жилого дома, расположилась метеоплощадка, занятая разнообразными приборами, регистрирующими всевозможные метеорологические элементы природы.

В обязанность метеонаблюдателя входит регулярное посещение площадки. Четыре раза в сутки — в 01 ч., 07 ч., 13 ч. и 19 ч. — метеонаблюдатель должен быть на площадке и точно отметить показатели всех приборов.

На первый взгляд кажется, что это очень легкая и пустяковая работа, но по существу это далеко не так. Нельзя забывать, что наблюдения ведутся в Арктике, где природа очень капризна, где временами «прогулка» на метеоплощадку сопряжена с большими трудностями и даже риском.

Вообразите себе полярную ночь, тридцатипяти- или сорокаградусный мороз, ветер силой до 12—15 метров в секунду. Каждый сантиметр стометрового пути вы берете буквально с боем. Мороз пронизывает насквозь. Записывая показания приборов, вы часто отмораживаете пальцы рук. А если во время вашего продвижения вы столкнетесь неожиданно с медведем? Ведь такой случай не является невозможным. Иногда подымается шторм, ветер дует со скоростью до 40 ме-

тров в секунду, т. е. 144 километра в час, а вы должны быть на площадке и во-время! Вот почему нельзя скептически относиться к этим, казалось бы, несложным функциям.

На мысе Челюскина путеводными звездами для дежурного метеоролога служили многосвечная электролампа на метеоплощадке и сильный прожектор, установленный на вышке дома и направленный в сторону метеоплощадки. Эти световые сигналы в период полярных ночей, в дни непогоды были хорошими ориентирами.

Возвратившись с метеоплощадки, дежурный наблюдатель попадал в теплую лабораторию. Здесь установлены приборы: чашечный барометр, анероид, анеморумбограф и т. д. Последний прибор — электрический анеморумбограф — при включении электротока показывал скорость и направление ветра. Таким образом, не выходя из помещения, в любой момент можно получить данные о состоянии ветра. Анеморумбограф установлен на вышке дома и соединен с его регистрирующей частью, помещенной в лаборатории.

Метеонаблюдения у нас вели три женщины: И. И. Ломакина, Т. И. Кушнир и М. П. Григорьева. Они добросовестно и аккуратно записывали все показания метеорологических элементов: ветра, облачности, осадков, температуры и т. д., а затем составляли кодированные сводки для Большой Земли.

Только в дни, когда бушевала пурга, мужчины или заменяли, или сопровождали женщин на метеоплощадку. Постоянными и верными спутниками метеорологов были собаки. Каждая женщина имела своего любимца, для которого во время обеда, завтрака или ужина уносились со стола вкусные и лакомые куски.

В стороне, в восточном секторе станции, расположен магнитный павильон. Это рубленый дом площадью до 50 квадратных метров. Бо́льшая часть здания напоминала собой какой-то магический ящик. Это было помещение без дневного света. Вокруг этой комнаты, схожей с «камерой обскурой», был узкий темный коридор.

Без электросвета я не решался ходить в этот ла-

Метеоролог Кушнир производит очередные наблюдения.

бирint, чтобы избежать ушибов или чтобы не повредить чего-либо из оборудования «мрачного» цеха.

Первыми сотрудниками павильона, положившими начало магнитным наблюдениям не только на самой станции, но и далеко на запад и восток от мыса Челюскина, были Евгений Константинович Федоров и его жена Анна Викторовна. Установку всех приборов (кстати, очень ценных) производил Е. К. Федоров, и, по словам многих специалистов, магнитный павильон на мысе Челюскина по своему оборудованию не уступает магнитному павильону Слуцкой обсерватории. Об этом позаботился Иван Дмитриевич Папанин, в зимовку которого и был выстроен павильон.

Характер магнитных наблюдений предъявляет строителям особые требования. Во всем доме не должно быть никаких железных частей. Единственным металлом, который допускается при строительстве этого сооружения, может быть медь.

Замки, дверные ручки, печные приборы, кочерга, словом, все металлическое было сделано из меди. К дому не всякий решался подойти близко, а вход в павильон «посторонним лицам» категорически воспрещался: металлические пуговицы, гвозди, которые нередко можно было найти в карманах зимовщиков — все это отражалось на работе самописцев и нарушало нормальную запись приборов.

Помимо павильона, магнитологи имели рядом со своей жилой комнатой лабораторию, в которой велась камеральная обработка получаемых наблюдений, составлялись сводки и ремонтировались приборы. Научную работу в магнитном павильоне вели также женщины, и поэтому оба занимаемых ими помещения всегда отличались особой чистотой и порядком.

В лаборатории гидрологов в полярную ночь жизнь бьет полным ключом. Борис Иванович и Барташевич заняты титрованием и другими химическими исследованиями. Круглые сутки работает перегонный аппарат, и дистиллированная вода крупными каплями падает в специальный бак. Здесь всегда весело и шумно. Вечерами «на огонек» забегают зимовщики побеседовать и попить горячего чая со сгущенным

молоком. Почему-то чай «в гостях» вкуснее. Здесь часто можно встретить Льва Васильевича Петрова, летчика Линделя, бортмеханика Игнатьева. Беседа ведется, главным образом, на тему об авиаледоразведках, о состоянии льдов, о предстоящих маршрутах. Жизнерадостный, бодрый и остроумный Барташевич подает веселые и смешные реплики.

Наш гидрограф Костя Петров не имел своей лаборатории, да она ему и не нужна была, так как все чертежные и вычислительные работы он выполнял в моей квартире. У себя в комнате он хранил наиболее ценные приборы, а для своих инструментов—топоров, ломов, пешней и пр.—Костя сделал солидную кладовую, в которую никого не впускал. В этой кладовой хранилось все, что Костя находил во дворе, все, потерянное нерадивым хозяином.

Кладовая Кости являлась складом полярного антиквара. Здесь можно было найти (но не получить) куски медных труб, веревку, кожу, банки, полевой шнур и т. д. Ключ от кладовой Костя всегда хранил при себе.

III

Полеты в филиалы. Помощь соседям. Экспедиция Арктического института. Успехи радиотехников. Пилот Линдель. Полеты в полярную ночь. Шутки московского телеграфа. Каюр Елизаров.

В последние дни сентября погода резко ухудшилась. Тундра медленно покрывается снежной пеленой. Из-под снега торчат острые края камней. Только гладкая поверхность аэродрома покрылась тонким, но ровным слоем снега. Сильные порывы северо-восточного ветра носят по тундре первый снег.

Между берегом и кромкой льда был замечен косяк белух. Стрелки бросились к берегу. Напуганные выстрелами, белухи, круто повернув, ушли в море. Одно животное все же удалось подстрелить. Мы долго любовались изумительным строением мощного млекопитающего. Данилов ликовал: его собаки получат хороший корм.

После охоты отправились на аэродром, чтобы сменить колеса самолетов на лыжи. В ближайшие дни намечаются полеты на острова «Комсомольской Правды» и в устье реки Таймыры. Восточный сосед — Патлатый — жалуется на своего механика Данина и настойчиво требует убрать его, заменив более опытным и более скромным зимовщиком. С устья реки Таймыры через рацию острова Русского также поступают тревожные вести. Радист и механик не ладят между собой. Завезенные винтовки и патроны оказались различных образцов и калибров. Передатчик капризничает, и радист никак не может его наладить. Ламп для радиоаппаратов нехватает. Нет на станции ватных костюмов. То, что трое таймырцев прозевали и не получили в Архангельске, трудно пополнить на

месте. 1 октября, погрузив на самолет рейдовый передатчик, лампы, ватные костюмы, винтовку и патроны, мы вылетели на запад. Самолет шел на высоте 1000 метров. С высоты мы отчетливо различали поля молодого льда. В проливе изобиловали полыньи. Через полтора часа подошли к устью реки Таймыры.

С воздуха долго любуемся огромным водным пространством, кое-где затянутым молодым льдом. Ширина устья реки в месте ее пересечения достигла 16 километров. Показалась станция. Снизившись на высоту 100 метров, мы увидели жилой домик, склад-сарай и фанерную избушку. Посадки на реке не было. Молодой лед не выдержит нашего груза! Линдель ведет самолет бреющим полетом. Снизившись до 30 метров, он с разных сторон подходит к площадке вблизи станции. Люди у домика машут руками. Посадочное «Т» не выкладывается. Вглядываемся в тундру. На белом фоне резко выделяются черные пятна. Посадки нет! Как обидно у финиша возвращаться обратно! Если бы работала рация на Таймыре, нам не пришлось бы лететь вслепую. Через четыре часа после вылета самолет приземлился на Челюскине.

Сегодня намечен полет на восток. Патлатый сообщил, что Данин не в состоянии отремонтировать приведенный им в негодность движок. Срочно командирую Шаламоуна. В ожидании возвращения Линделя Батура делает ряд полетов с метеорографом. Сегодня полет прошел удачно: самолет поднялся на высоту 4800 метров.

5 октября Патлатый сообщил о вылете Линделя и Шаламоуна. Вскоре погода ухудшилась. Только через три часа после вылета самолет Линделя сел на Челюскине. Линдель вышел из самолета. Второе место не было занято.

— Где же твой пассажир? — с волнением спросили мы пилота.

Мауно разъяснил нам, что туман в пути заставил сделать вынужденную посадку возле мыса Щербина. Когда туман рассеялся, самолет нельзя было оторвать

от наста. Чтобы облегчить машину, Линдель предложил Шаламоуну пройтись пешком двадцать километров или же ожидать вездехода. Через двадцать минут мы выслали вездеход на восток. Километрах в пятнадцати от станции водитель машины увидел Шаламоуна. Он быстро шагал. Неуклюжий меховой комбинезон стеснял его движения. Через воротник валил пар. Механик вспотел и устал.

— Я хотел было прилечь и отдохнуть, пока вы подъедете. Только пристроился на бугорке, гляжу — рядом медвежьи следы. Оружия я с собой не захватил. Встреча с медведем без оружия меня мало прельщала, и я решил итти пешком.

9 октября, после обильных снегопадов, аэродром значительно улучшился. Борис Иванович Данилов, судя по последним температурам воздуха, считает, что устье реки Таймыры должно быть покрыто крепким молодым льдом. Побеседовав со Львом Васильевичем, решаем повторить полет на запад. С тем же грузом, но пополнив штат опытным радиотехником Тыминским, вылетаем. В губе реки Таймыры, вблизи станции, на идеально гладкой зеркальной поверхности, Линдель плавно посадил самолет на три точки.

— Вот так аэродром! — радостно воскликнул Линдель. — Тут хоть сотни самолетов сажай, для всех места хватит.

Со станции к нам приближались зимовщики. К самолету подошел с перебинтованной рукой каюр Иван Журавлев.

— Нельзя ли к вам в больницу? Мне необходима врачебная помощь, — обратился он ко мне.

Получив согласие, Журавлев занял место в самолете. Разгрузив доставленное имущество, Линдель дал полный газ, и машина, легко оторвавшись, покачав в воздухе плоскостями, ушла на Челюскин.

Придя на станцию, Рома Тыминский немедленно приступил к работе. Я заинтересовался неполадками между зимовщиками. Весь спор между радистом и механиком не имел серьезных оснований. Заносчивый механик игнорировал старшего по зимовке. После длительной беседы механик дал честное слово, что

распрей в коллективе больше не будет. Он обещал работать честно и добросовестно. Признавая себя виновным во всем, он снова повторил свою клятву. Однако его поведение на зимовке не давало уверенности в том, что этот человек сдержит данное слово. Я понял, что рано или поздно его придется сменить.

На утро работа Тыминского закончилась. 10 октября долго молчавшая радиостанция в устье реки Таймыры вышла в эфир, и радостный метеоролог передал первую метеосводку.

Рядом с этой зимовкой приютилась экспедиция Арктического института, возглавляемая гидрологом Никитиным.

Коллектив Никитина, организованный для работ на Таймырском озере, вынужден был обосноваться в устье реки Таймыры и поселиться в наскоро сколоченном фанерном домике. Все попытки зимовщиков пробраться по реке вглубь тундры не увенчались успехом. Слабосильный катер не мог преодолеть быстрого течения реки. Тяжело груженые карбаса еще более затрудняли продвижение каравана. Намеченные планы срывались. Десяток здоровых и квалифицированных работников обрекался на вынужденное безделье.

Никитин понял серьезность создавшегося положения. Он искал возможностей забросить хотя бы часть своего коллектива к предполагаемому месту организации гидрометрической станции. Но для этого нужен был транспорт, а тут случилась беда. Началось повальное заболевание собак. Причины заболевания вначале не могли установить и лишь значительно позже убедились, что собаки отведали мясо бешеного песца. Из двадцати четырех голов осталось восемь. На такой упряжке, да еще при отсутствии корма, далеко не уедешь. Никитина явно преследовали неудачи.

Ошибки были допущены еще в период организации зимовки. Из состава в десять человек пять научных сотрудников имели самостоятельный план работ. Скудные плавсредства не могли обеспечить все участки работ. Получалась явная диспропорция между объемом работ, транспортными средствами и численным составом зимовки.

Рассказывая о своих неудачах, Никитин просил помочь ему добраться к месту устройства гидрометрической станции. Я не мог обещать ему дать в ближайшее время вездеходы. Зимой, в полярную ночь, предстояли маршруты гидрографической партии. Помимо этого, наши вездеходы имели ряд конструктивных недостатков, требовали частого ремонта и в больших маршрутах не являлись надежным транспортным средством. Мы с Никитиным договорились, что к этому вопросу еще вернемся, тем более что радиотелефонная связь с Челюскиным была налажена.

Прощаясь с Никитиным, я прошу командировать астронома его зимовки Шевлягина на Челюскин. Наш астроном Лисин заболел. Мои доводы достаточно убедительны. Определив астропункт в районе зимовки, Шевлягин остался не у дел и переключился на чистку картофеля и прочие хозяйственные работы. Для Шевлягина предложение сменить кухонную работу на интересные маршруты было заманчиво. Но, к сожалению, с Никитиным договориться не удалось.

Командировка закончилась. На посадку идут прилетевшие за нами два самолета. Идет разгрузка челюскинских подарков: шоколада, какао, сгущенного молока и приборов для метеонаблюдателя — анемометр, максимальный термометр и будильник.

Не успели мы снизиться на Челюскине, как в репродукторе раздался знакомый голос Патлатого — просит убрать Данина. Вызываю механика Кондратова и предлагаю приготовиться для перелета на работу в восточный филиал. 12 октября обмен свершился. К нам прилетел Данин. Он осмотрел станцию и высказал свое удовлетворение: «Станция интересная и богатая». Я отправил его работать на кухню.

Вечером за ужином была зачитана большая и теплая радиограмма от шефа нашей станции города Ворошиловграда. Еще в пути, когда «Куйбышев» был на траверзе острова Белого, Политуправление сообщило нам радостную весть: трудящиеся Ворошиловграда принимают шефство над полярной станцией мыса Челюскина. Мы гордились нашим шефом, роди-

ной железного наркома Климента Ефремовича Ворошилова. В ответной радиограмме мы рассказали, как живет и работает наша станция.

Дни становятся короче. Приближается полярная ночь. В радиорубке Адуев с оглядкой передает мне радиограмму. Короткая, но тяжелая весть в адрес нашей зимовщицы: «Мать умерла, разреши высылаемые деньги передавать отцу». Я спрятал радиограмму. Показать ее адресату считал рискованным. В ответ написал: «Деньги отцу выдавайте. Передать радиограмму адресату не считаю возможным».

Только возвращаясь на Большую Землю, зимовщица на пароходе узнала о смерти матери. Она подтвердила мои предположения, что эта весть, будучи передана ей в октябре, нанесла бы тяжелый моральный удар.

Патлатый сообщает, что заболел. Через несколько часов после получения от него телеграммы на острова «Комсомольской Правды» вылетел самолет с доктором. Уходя на восток, как и обычно, к крылу самолета прикрепили метеорограф. Возвратившись на станцию, Линдель пошел в высотный полет. В итоге мы получили две ленты — вертикального и горизонтального зондажа.

За ужином спорим, как лучше украсить нашу кают-компанию к Октябрьским торжествам. Решили окрасить масляной краской стены, изготовить новую мебель. Костя Петров обещает подготовить оркестр.

19 октября закончились международные полярные дни. Это была горячая пора для аэрологов. Ежедневно производились змейковые подъемы, шаропилотные наблюдения и пуск радиозондов. Сейчас горячая работа кипит в механическом цехе. Закончили переноску аккумуляторов в новое помещение. Забетонировали два фундамента для генераторов. Новый член нашей зимовки Данин избегает авралов. Его отношение к труду возмущает весь коллектив. Я как-то зашел в кают-компанию. Из кухни слышу голос Данина. Он беседует с поваром.

— Интересно знать, скоро ли начальник погонит

меня с кухни? Сколько посуды перебил, все молчит. Пожалуй, скоро останется одна эмалированная посуда.

Мое появление не смутило Данина. Вообще он слабо реагирует на все советы. Решил ударить его по карману. Я сообщил в Управление полярных станций о действиях Данина, и оттуда пришло извещение: Данин переводится в рабочие с основным окладом 160 рублей.

Это был первый фактор, повлиявший частично на взбалмошного юношу, но он еще долго удивлял зимовщиков своими мальчишескими выходками.

В конце октября я навестил зимовку на островах «Комсомольской Правды».

Зимовка произвела очень хорошее впечатление. Патлатый добросовестно и по-хозяйски выполнял обязанности старшего по зимовке и метеонаблюдателя. Он любовно растил поросят и щенят. Нехватало муки для корма свиней, и я обещал ему прислать все необходимое вездеходом. Горячо простившись с комсомольским коллективом, я ушел на аэродром, где меня ожидал прилетевший Линдель. Об этом пилоте можно много и долго рассказывать.

Мауно Янович Линдель — известный полярный летчик — зимовал со мной второй раз. Я привык к этому всегда спокойному, выдержанному, очень смелому летчику. Много изумительных арктических полетов совершил Мауно. В беседах со мной он всегда уверенно заявлял, что смерть не настигнет его в аварии... Впоследствии эти предположения Мауно Яновича сбылись. В 1937 году Мауно производил переброску грузов Норильстрою и Нордвикстрою. 30 июля, удачно посадив машину на аэродроме в Дудинке, он почувствовал недомогание, и замечательная жизнь пилота оборвалась на сороковом году от кровоизлияния в мозг...

Линдель был полярным «ассом». Летал он изумительно смело и уверенно. Его не пугали туманы. Когда густой туман преграждал путь, Линдель смело шел на посадку и среди нагромождений торосов быстро находил посадочную площадку. Переждав туман, он снова запускал мотор и продолжал свой путь. Таких случаев я помню немало.

М. Я. Линдель.

Мауно любил самолет и грустил в пурржливые и туманные дни, когда его машина стояла без дела. Полеты на острова «Комсомольской Правды» Мауно рассматривал как прогулку в районе станции. Все побережье он изучил настолько, что в любой момент, взглянув вниз, мог безошибочно сказать местонахождение самолета. Ориентирами в пути служили избушки, рельеф местности, очертания побережья.

Мы возвращались с островов «Комсомольской Правды». Самолет шел на высоте 1100 метров. Мауно внимательно глядит вниз и, обернувшись ко мне, тычет пальцем в какую-то темную точку. Самолет круто идет вниз.

Под нами белое ледяное поле, изрезанное полыньями. Через минуту самолет низко кружит над полыньей. На льду отчетливо видны две моржовых туши. Вдруг туши зашевелились. Шум мотора достиг до их ушей, и оба моржа молниеносно уходят в воду.

Полет с островов «Комсомольской Правды» вместо 50 минут продолжался 1 ч. 10 мин. Мауно не хочет быть «извозчиком», это слишком прозаично, однообразно и скучно. Мауно любит природу, он ее изучает. Каждый полет имеет для него свою прелесть.

На аэродроме врач напомнил мне, что сегодня зимовка отмечает шестидесятилетие нашего повара Кругликова, большого мастера кулинарного искусства. Вместе со своим помощником он неоднократно поражал нас сюрпризами. На столе появлялись причудливой формы торты в виде вездехода или радиомаяка.

Вечером мы чествовали старика и преподнесли ему грамоту, в которой были изложены все его заслуги по цеху питания на мысе Челюскина.

Наступила полярная ночь. Солнышко зашло за горизонт, чтобы через 116 дней появиться снова. Наступившая полярная ночь не приостановила полетов. Оба самолета «Р-5» были подведены к теплякам для осмотра и ремонта их. «У-2» остался в строю.

Полет в полярную ночь — красивое зрелище. Вдоль границ аэродрома в семи точках горят костры. Вот самолет взвился вверх и мгновенно скрылся во тьме полярной ночи. До слуха доносится шум мотора. При

крутых виражах неожиданно заблестит яркая точка — электрическая лампочка. Самолет набирает высоту, не выходя далеко за пределы станции. Пилот внимательно следит за световыми ориентирами — семью огоньками на аэродроме и мощным прожектором, укрепленным на вышке жилого дома. Через два часа машина идет на посадку. Выброшенная с самолета ракета заливает аэродром морем света. Температура воздуха на высоте 2500 метров —25°, в то время как на земле термометр показывает —31°.

С большой нагрузкой работают наши радисты. Среднесуточный обмен достиг 7,5 тысячи слов и продолжает расти. В горячие денечки — во время больших перелетов, в навигацию — это число переваливает за 12 тысяч. Челюскин имеет регулярную связь с 12 полярными станциями, захватывая на востоке мыс Шмидта, на севере мыс Оловянный, на западе — Диксон. Периодически держим связь с Архангельском и с Москвой. Радист Григорьев неутомим. Если требуется, он по двое суток не покидает своего кресла за ключом. Недаром Ращепкин и Адуев в своем социалистическом договоре особым пунктом отметили: работать по-григорьевски.

Захожу как-то в радиорубку. Адуев принимает радиограмму. Удивляюсь ее бессодержательности. Радиограмма заканчивается словами: «санкционируйте, функционируйте». Такие своего рода «шифрованные» телеграммы были не в редкость. Как шедевр телеграфной путаницы вспоминаю телеграмму такого содержания:

«Срочно Челюскин Союзкаолин. Вторично настаиваем прекратить отгрузку каолина, принимать отказывается Азбестовый Егоров».

Казалось, ошибку должны были сразу обнаружить и исправить. Нет. Московский телеграф шлет другую радиограмму: «Челюскин Союзкаолин. Занаряжено 60 вагонов молотой глины. Просим немедленной и усиленной отгрузки полного выполнения плана».

Сомневаюсь, чтобы такая «четкая работа» московского телеграфа могла способствовать выполнению плана Союзкаолина.

Третья следом радиограмма вызвала у нас особенно много разговоров: «Сообщаю, что шестого в три часа состоится заседание кафедры института востоковедения присутствие Гутермана обязательно».

Мы не возражаем против присутствия Гутермана, но при чем тут Челюскин? Гутерман у нас не числится. А если бы он и зимовал на Челюскине, то все же к заседанию не поспел бы.

Трудно сказать, сколько вреда причинили грамотеи центрального телеграфа, спутав мыс Челюскина со станцией Челюскинец Ярославской железной дороги.

Промышленник Григорий Петрович Елизаров возвратился с очередной проверки песцовых пастей. Войдя в помещение, он протянул мне тяжелый мешок. «Держи, Леванид Владимирович. Здесь четыре штуки».

Елизаров восемнадцать лет провел на Новой Земле, промышляя зверя, и, как зимовщик старой формации, любит «побаловаться» спиртом. Выдача алкогольных напитков на станции строго регламентировалась мной и врачом, поэтому частые желания Григория Петровича, к его огорчению, удовлетворялись редко. Он никогда не требовал, не настаивал, а скромно просил дать ему «лампадочку» промочить горло. Выслушав мой отказ, он направлялся в больницу к врачу, где, после длительной беседы на тему о вреде алкоголя, врач наливал в мензурку двадцать граммов «живительной» влаги.

Но при всей его любви к спирту он без разрешения никогда не брал ни одной капли.

Однажды, покидая станцию, я оставил в своей квартире Елизарова, тем самым подвергая его большому соблазну, ибо в одной из комнат стояли бидоны со спиртом и бутылки с вином. Я был уверен, что Григорий Петрович без разрешения не прикоснется к вину. Возвратившись, я убедился в своей правоте: Григорий Петрович не прикоснулся к вину, но, увидав меня, он был несказанно обрадован, что пришел конец испытаниям, и сразу же попросил «лампадочку». Может быть

с моей стороны было слишком жестоко таким образом испытывать терпение человека...

Однажды мне пришлось выехать с Елизаровым на проверку пастей. Это было в разгаре полярной ночи. Отъехав километров десять от станции, Григорий Петрович вдруг остановил упряжку и, оставив меня на нартах, исчез во мраке ночи. Вскоре я услышал возглас: «Леванид Владимирович, поди сюда!» Ориентируясь по голосу Елизарова, я дошел до капкана и при свете карманного фонаря увидел песца, который в животном страхе метался из стороны в сторону, звеня цепью капкана. Извиваясь угрем, песец метался, пытаясь вырваться из капкана, хотя бы ценою потери защемленной лапы.

После, дома, лежа в постели, я долго думал о том, каким образом Елизаров ночью, когда глаз буквально ничего не видит, мог отыскивать капканы. Чем руководствуется Григорий Петрович, точно останавливая нарты у капкана? На мой вопрос он что-то невнятно произнес, вроде «привычка».

Зима 1935/36 года была очень богата песцами, и каждое возвращение Елизарова с промысла увеличивало наш пушной фонд.

По неопытности я однажды без ведома Елизарова решил «механизировать» промысел и выехал на проверку пастей на вездеходе. В итоге в районе прохождения вездехода долгое время капканы пустовали, зверь избегал этот участок, и Елизаров, упрекая меня, объяснил, что зверя отпугнули след вездехода и запах бензина. Так ли это — не знаю, но думаю, что более правдоподобное объяснение подыскать трудно.

IV

Встреча Октября. Наша самодеятельность. Планы Данилова. Танцовальный вечер. Подготовка к маршрутам. Неудачный выход гидрографической партии. Радиобеседы с Северной Землей.

6 ноября весь зимовочный коллектив «присутствовал» на торжественном заседании в Большом театре в Москве. Мы бурно рукоплескали любимому и дорогому вождю народов Сталину. Мы жадно слушали речь Михаила Ивановича Калинина. И только официальный голос диктора радиоцентра Москвы вернул нас к действительности.

В залитой светом кают-компании праздничная обстановка. На торжественном заседании лучшим ударникам вручили подарки. От Папанина пришла телеграмма: «Поздравляю трудолюбивый коллектив с восемнадцатой годовщиной Октября. Ваши успехи радуют нас всех».

После ужина — смотр самодеятельности. Одна треть населения мыса Челюскина уходит на сцену, остальные, кроме вахтенных, устраиваются в зале. Среди зимовщиков много талантов. Особенно довольны мы нашим джазом. Костя Петров с видом лауреата конкурса дирижеров руководит музыкантами. Они одеты в «униформу». Это наши полярницы позаботились об оформлении полярного джаза.

Вечер прошел весело и оживленно.

7-го утром выстроились в колонну. За знаменосцем шли десять стрелков-лыжников. Им в затылок — взвод зимовщиков — двадцать семь человек. Далее следовал расцвеченный флагами вездеход. Колонна растянулась на десятки метров. Сзади ее замыкали две лучших собачьих упряжки.

Повара готовят праздничный торт.

После краткого митинга колонна обошла вокруг станции. В воздухе раздались громкие крики «ура» в честь Великого Октября. Ввысь неслись фейерверки, скрашивая на мгновение серые сумерки полярной ночи. Празднование закончили в кают-компании, повторив полностью вчерашнюю программу и на сцене и за столом.

Празднование Октября еще крепче спаяло наш коллектив.

Утром 8 ноября был организован массовый лыжный поход. На обратном пути лыжники в 35 километрах к востоку от Челюскина были застигнуты разыгравшейся пургой. Скорость ветра достигла 23 метров в секунду, и десяти лыжникам пришлось искать убежища в гостеприимной промысловой избушке.

Следующим утром после 70-километрового похода отряд возвратился домой. Вечером мы отдыхали в кают-компании, где труппа врача-режиссера Эттин-

гера удачно провела постановку чеховской пьесы «Хирургия».

После спектакля каюр Елизаров выехал на охоту и проверку пастей. К западу от станции появилось большое стадо песцов. Каждый выезд давал нам 2—4 песцов.

Частенько в капканах мы находили объедки пойманного песца, ставшего жертвой своего же собрата или медведя. Борис Иванович упрекает каюра за то, что он мало внимания уделяет охоте на медведей.

— Не будет собакам корма, вся моя маршрутная работа пойдет на смарку! — сердито заявляет Данилов.

Борис Иванович прав. От белухи осталось лишь воспоминание. Те 18 нерп, что мы убили в октябре, оставлены как резерв. Без мяса в маршрут итти нельзя. Солонину, которую мы привезли из Архангельска, собаки едят очень неохотно. Солонина только едва поддерживает силы собак для коротких поездок к песцовым капканам.

Данилов ежедневно забегает в собачник поглядеть, в каком состоянии его верные друзья и спутники.

При входе в дом я столкнулся с Борисом Ивановичем. Он был мрачен и угрюм. Поздоровавшись, он просил меня заглянуть к нему в гидрологическую лабораторию, чтобы побеседовать по поводу предстоящих маршрутов.

В лаборатории тепло и уютно. Я устроился поудобнее.

Поставив чайник на примус, Данилов примостился рядом со мной.

— Видите ли, Леонид Владимирович, — начал Данилов, — меня не может удовлетворить тот скромный план работ, который мне предложено выполнить. Дело в том, что сама природа гидрологического режима проливов заставляет рассматривать каждый из них не как нечто обособленное, изолированное, а как одну из составных частей общей системы каналов, через которые и происходит водообмен между двумя морями. Компенсационные течения, т. е. пополнение вод, поступающих из одного моря в другое, и восполнение образующейся таким образом убыли в пер-

вом море за счет второго, создают отличие режима течений проливов от режима течений открытой части моря. Не установив картины течений в проливе Шокальского, трудно было бы говорить о постоянстве течений в проливе Вилькицкого. Кроме того, мы обладаем достаточными силами и прекрасной техникой, чтобы включить в план гидрологических работ изучение пролива Шокальского.

Я с большим интересом вникал в высказывания Бориса Ивановича. Кстати, такое предложение обеспечивало выполнение планов Кренкеля в части гидрологических работ на мысе Оловянном.

С Эрнстом Теодоровичем я неоднократно вел разговоры о совместных гидрологических работах в районе мыса Оловянного, где сосредоточился маленький коллектив Кренкеля.

Таким образом, выполнение плана Данилова удовлетворяло запросы двух полярных станций.

Вызвав на беседу Льва Васильевича, мы обсудили возможности переброски самолетами партии Данилова со всем оборудованием и двумя упряжками к мысу Оловянному. Лев Васильевич одобрил эту идею.

Наша станция была оснащена богатой техникой, коллектив был силен и количественно и качественно. Все это говорило о больших возможностях. Ясно, при наличии только собачьего транспорта мы вряд ли ставили бы перед собой разрешение такой серьезной задачи.

За три месяца зимовки Данилов и Барташевич регулярно совершали специальные полеты. Двухчасовое пребывание в воздухе над проливом Вилькицкого в районе от острова Русского до островов «Комсомольской Правды» давало яркое представление о количестве и виде льда, о его распределении и о процессе ледообразования. Все эти материалы тщательно собирались и обрабатывались, обогащая опыт гидрологов.

Сейчас коллектив станции приступил к подготовке длительного комплексного маршрута, в котором бы сочетались два противоположных вида транспорта, так сказать, два антипода: авиация и собачьи упряжки.

На станции в изобилии имелись меховая одежда и обувь, но качество их далеко не соответствовало требованиям длительного похода. Имевшиеся палатки были малопригодны и неудобны, нарты очень громоздки и тяжелы. Часть инструментов и приборов нуждалась в ремонте и реконструкции. Все это вместе взятое требовало участия всего коллектива в подготовке комплексного маршрута.

22 и 23 ноября Москва по радио передала нам доклады товарища Сталина и Серго Орджоникидзе на Первом Всесоюзном совещании стахановцев.

Внимательно изучив материалы съезда, в конце ноября мы провели стахановскую конференцию. Все участки работ были детально проанализированы, и два вечера, посвященные вопросу стахановских методов труда, показали, что наши полярники шагают в ногу с лучшими и передовыми сынами и дочерьми Большой Земли.

Выступления зимовщиков на стахановской конференции уточнили, какие требования можно и должно предъявлять научному сотруднику в каждой области работ, чтобы закрепить за ним почетное звание стахановца Арктики.

Термометр отметил минус 39°,3. Это была минимальная температура ноября. Сложность пуска мотора при температурах ниже —25° ощущается даже на Большой Земле. Полярный опыт и богатая практика бортмеханика Игнатьева помогают ему в этом сложном деле. Через сорок минут после получения распоряжения Игнатьев гордо докладывает: «Мотор запущен постахановски, прежний рекорд перекрыт на двадцать минут».

Игнатьев был верным и надежным спутником Линделя еще в годы гражданской войны.

Вместе на «летающих гробах» они бомбили белогвардейщину, а после на прекрасных советских самолетах вместе совершали полеты в Арктике.

Первый год зимовки для Игнатьева прошел тяжело. Зимовка пришла неожиданно, условия жизни были тяжелы — все это отражалось на нервной системе скромного, энергичного и преданного мастера своего дела.

Вторая зимовка протекала в иных условиях. К ней Игнатьев был подготовлен и явился одним из лучших членов нашего коллектива.

Как специалист Игнатьев заслуженно носил высокое звание стахановца Арктики. В самые ответственные моменты, когда требовалось проявить энергию и инициативу, когда нужно было выявить высокие знания и опыт — Леня Игнатьев являлся надежной опорой летного отряда и всего коллектива.

Мы все любили и уважали этого скромного и хорошего товарища. Линдель спокойно мог летать, если машину на старт вывел Игнатьев. Мотор будет работать «как часы», и весь самолет будет просмотрен самым тщательным образом.

На аэродроме готовятся к полету. Линдель уходит в воздух. Полет носит характер чисто технический. Мауно проверяет работу мотора после ремонта.

Возвращаясь с аэродрома, я зашел в комнату Петрова. Лев Васильевич заканчивал свой туалет. В комнате чувствовался запах каких-то духов. Лев блестел как солнце. На нем был новый хорошо сшитый костюм. Мне почему-то вспомнился южный берег Крыма, пляж и фланирующий, отдыхающий штурман дальнего плавания. Прикрыв копну седеющих волос ушанкой и бросив по моему адресу очередную веселую реплику, Лев вместе со мною направился в кают-компанию.

— Что, Леня, потанцуем? Говорят, сегодня Мещерский открывает бал; ожидается большой съезд гостей.

Издалека доносятся звуки баяна. Это Батура в сотый раз повторяет свою любимую игривую польку. Репертуар баяниста весьма ограничен: одна полька, один вальс и марш в перспективе. Во время досуга Батура охотно играет на баяне, причем каждая мелодия исполняется не менее часа.

В кают-компании оживленно и весело. Зал залит светом. Распорядитель бала, преподаватель западноевропейских танцев (он же каюр, хлебопек, сапожник

и часовщик), Мещерский, призывает к порядку. Батура неохотно расстается с баяном. Шкода занимает место возле патефона — он ответственный за музыкальную часть вечера. «Гости» рассаживаются на скамьях и стульях, поставленных у стен. Мещерский разъясняет па фокстрота. Стоя посреди залы, он самодовольным взглядом окидывает своих учеников. Мещерский одет в «тройку». Старый коричневый костюм чист и выглажен. Много раз чиненые ботинки блестят.

Мещерский всегда аккуратен. Где бы он ни работал — в собачнике, на кухне, в мастерской, — он всегда следит за собой. Покончив работу в собачнике, он сменяет свою спецовку, надевает чистый костюм.

Мещерский очень способный мастер. Неплохо чинит часы, ремонтирует приборы, хорош и в роли преподавателя западноевропейских танцев: его школа пользуется большой популярностью. Часы танцев посещаются аккуратно. Руководитель ни разу не пожаловался на срыв занятий.

Мещерский подал знак, и завмузыкой Шкода включил патефон. При первых звуках фокстрота зал зашевелился. Юрочка уверенно ведет свою «даму» — долговязого аэролога Митю. И. И. Ломакина и Татьяна Кушнир включаются в танцовальный аврал.

Вдруг музыка резко оборвалась. Раздались возгласы: «Ох! Откуда такая прелесть?» Все обернулись в сторону входа. У двери стоял Данилов. На нем был надет яркокрасный новый лыжный костюм. На голове синий берет. Прямо экзотика! О своем костюме Борис Иванович никому не говорил и сегодня решил показаться во всей красе.

Поборов смущение, Борис Иванович смело ангажировал Татьяну Кушнир на тур вальса. Патефон снова в ходу. Данилов ведет свою даму неуверенно: он недавно вступил в школу Мещерского и не успел еще освоить его сложную науку. Губы Данилова шевелятся — Борис Иванович отсчитывает па. Вдруг дама взвизгнула и присела в кресло. Борис Иванович смущенно извиняется. Сбившись со счета, он отдавил партнерше пальчик.

Народ прибывает. Столы отодвигаются к стене, танцовальная площадка расширяется.

Култашев неравнодушен к музыке. Забравшись на сцену, он отбивает на барабане дробь в такт патефону. По просьбе публики Лев Васильевич занимает место у пианино и сменяет патефон. В антрактах между фоксами и танго Лев напевает фривольные песенки под собственный аккомпанемент.

— Лева, «Яблочко»! — не выдерживаю я. И Петров ударяет по клавишам. Я срываюсь с места. Хочется тряхнуть «стариной», ноги сами ходят. Мне в пару выползает Елизаров, и вскоре весь зал оглашается веселым хохотом. Не считаясь с музыкой, Елизаров действует самостоятельно, изображая не то охоту на моржей, не то проверку песцовых капканов. Его фигура изгибается во все стороны, руки жестикулируют, а ноги описывают замысловатые па.

«Бал» закончился, и довольные гости покидают кают-компанию.

Работа по подготовке экспедиции Данилова протекает успешно. Я подробно информирую Кренкеля о планах гидрологической экспедиции. В ответ на мою радиограмму Кренкель сообщает: «Горячо приветствую блестящий план заброски научных работников самолетом. Всемерно окажу посильную помощь. Уверен, что сотрудничество пройдет в самой блестящей обстановке. О подробностях договоримся с Даниловым. Жму руку. Привет. Кренкель».

По заказу Данилова плотник изготовил двое нарт по типу канадских. Это легкие и прочные нарты длиною в 2 метра 60 сантиметров; высота их — 30 сантиметров, а ширина — 50 сантиметров.

Для укладки и перевозки всего груза сделали фанерные ящики с основанием 50 на 60 сантиметров. Это давало возможность переставлять груз с одних нарт на другие и тем самым регулировать общий вес груза на каждых нартах в отдельности. Для каждой склянки с пробой воды в ящике устроено отдельное гнездо, обитое сукном. Хорошо сколоченные

ящики предохраняли пробы от снега, проникающего во время пурги в самые ничтожные, незаметные для глаз щели. Переноска таких ящиков удобна и не требует длительных задержек в пути.

Из имевшегося полотна механик Колобаев сшил удобную и даже комфортабельную палатку, состоявшую из двух «комнат»: в одной из них установят над лункой приборы и будут вести наблюдения, другая станет жильем. Палатка имела пристегивающуюся подкладку из простынного полотна. Пространство между внутренней и внешней стенами являлось как бы воздушной камерой, сохранявшей тепло внутри палатки.

Старший механик Шаламоун принялся за ремонт приборов и инструмента. Золотые руки у этого человека! К тому же Вячеслав Антонович никогда не чувствует усталости.

— Как, Вячеслав Антонович, сможете ли вы сделать новую деталь для этого прибора? — обращается к нему Борис Иванович, протягивая какой-то замысловатый механизм.

Не глядя на прибор, Шаламоун отвечает:

— Все, что из металла, сделать можно, было бы время.

И этот ответ не был пустым бахвальством: этот скромный и трудолюбивый зимовщик был на редкость искусным мастером и серьезным изобретателем.

Весь коллектив жил предстоящим маршрутом. Женщины шили мешочки для продуктов, перешивали одежду.

Температура воздуха упала до —35°. С пролива Вилькицкого доносятся глухие взрывы, напоминающие артиллерийскую канонаду. Это треск сжимаемого от сильного холода льда.

В 22 часа назначена очередная «радиовстреча» с Кренкелем.

Скоро через репродуктор отчетливо зазвучал знакомый голос Кренкеля: «Алло, алло! Говорит мыс Оловянный, вызываю Челюскин, Кренкель просит к аппарату Рузова».

После теплого приветствия передаю соседу полную информацию о ходе подготовки гидрологической экспедиции Данилова и перехожу на прием.

Эрнст Теодорович добросовестно и пунктуально разбирает вопрос материально-технического обеспечения экспедиции и вопрос деловых взаимоотношений между хозяином Северной Земли и прибывающими гостями. Все это делается с целью избежать возможных недоразумений в будущем и строго регламентировать распорядок работ. И в разговорах по радио, и в своих радиограммах Кренкель не упускает кажущихся на первый взгляд мелочей.

22 января я получил радиограмму: «Предупреди Данилова, чтобы он захватил ошейники и цепи для всех своих собак. На станции все собаки будут находиться на привязи, иначе сорвутся три месяца песцового промысла. Мои ребята шлют тебе привет. Эрнст».

Внимательно выслушиваю советы и пожелания Кренкеля. Срок беседы истекает; приближается время очередной связи с островом Диксона.

Рабочий день закончился. В моей комнате холодно: сильный ветер сквозь щели в оконных рамах и стенах снизил температуру воздуха до +4°. Беру дневник, чтобы внести очередную запись о событиях сегодняшнего дня, как открывается дверь — входит Костя Петров.

Судя по внешнему виду, Костя чем-то расстроен.

— В чем дело, Костя?

В ответ мне пришлось выслушать длинную тираду, полную горечи и обиды:

— Леонид Владимирович, ведь это ненормально, это игнорирование основных и главных работ в Арктике — гидрографии. И вы и весь коллектив сосредоточили сейчас все внимание на Данилове, которому взбрела в голову идея забраться в пролив Шокальского, хотя эта область и не входит в план его работ. Этой пресловутой экспедицией Данилов заставил работать на себя чуть ли не весь коллектив и все только

для того, чтобы получить моральное удовлетворение, забравшись в «чужие владения».

Я с удивлением глянул на возбужденного Петрова. Чувством обиды, обычно чуждым скромному и добродушному Косте, была наполнена его жалоба. Мне стало очевидным то, что Костя в своих высказываниях исходил не из серьезного анализа событий и что все эти упреки были результатом нервного состояния, влияния полярной ночи.

Наша беседа затянулась. Мне не стоило особенного труда доказать Косте беспочвенность его упреков в том, что гидрография нами забыта, так как уже сразу после прибытия на мыс Челюскина, когда разгрузка парохода шла полным ходом, гидрографическая партия Петрова на вездеходе вышла на запад. Петрову было дано все необходимое для организации работы и специальных продовольственных баз будущих гидрографических маршрутов. За этот период Костя успел до первого снегопада положить солидное начало топографическим работам на Таймырском полуострове.

— В твоем распоряжении,—продолжал я свое объяснение,— и вездеходы, и люди, и все необходимое для работ. Чего же ты жалуешься, когда для жалоб нет никакого основания? Тебя огорчает то, что все внимание зимовочного коллектива мобилизовано на подготовительные работы экспедиции Данилова, так учти, что снаряжение гидрографической партии значительно проще, а комплексная экспедиция Данилова требует участия почти всего коллектива. Ты будешь продвигаться на вездеходах по тундре, партии Бориса Ивановича придется на собачьих упряжках пересекать всторошенные поля проливов и открытого моря. Если же тебя интересует причина «захватнических» планов Данилова, очень рекомендую завтра на производственном совещании внимательно выслушать его доклад. Я более чем уверен, что после этого доклада ты поймешь крайнюю необходимость охвата пролива Шокальского и отбросишь всякие обвинения Данилова в его желании просто так, за здорово живешь, отправиться в тяжелый и сложный маршрут.

Пока я развивал свои мысли, Костя успокаивался и, осознав необоснованность своей «обиды», удовлетворенный покинул мою комнату.

На следующий день в кают-компании в присутствии всего коллектива, за исключением вахтенных, Борис Иванович изложил сущность предстоящего маршрута. Его чрезвычайно интересный доклад выслушали с большим вниманием. Все осознали важность и серьезность предстоящего маршрута и высказались за максимальную помощь гидрологам.

После совещания я снова беседовал с Костей Петровым, и мы решили, что пора приступить к подготовке зимнего маршрута партии гидрографов. Костя воспрянул духом. По радио возобновились переговоры с Никитиным — начальником экспедиции Арктического института в устье реки Таймыры.

Никитин нуждался в перевозочных средствах, нам необходим был астроном. Эти два фактора являлись исходными пунктами нашего соглашения по радио, и на их основе мы разработали план гидрографического зимнего маршрута. Сущность плана заключалась в следующем: экспедиция Петрова в начале декабря выходит на двух вездеходах на запад. Установив знаки, гидрографы следуют до места зимовки Никитинского коллектива.

Ко времени прихода Петрова на Таймыру Никитин должен подготовить выход своей партии на наших вездеходах. Забросив людей и грузы зимовки Никитина, вездеходы возвращаются на Таймыр. Состав партии Петрова дополняется астрономом Шевлягиным, и автоколонна продвигается на восток к мысу Челюскина.

В пути Шевлягин должен был произвести астрономические наблюдения в бухтах Тессема и Паландера.

Обе договаривающиеся стороны были вполне удовлетворены теоретическим разрешением вопроса.

Усиленно готовимся к выходу. Колобаев обещает в конце ноября выпустить из ремонта оба вездехода. Водители машин и Игорь в роли подмастерья работают в гараже до полуночи. Перебираются моторы, ремонтируются ленты, меняются плицы.

Суровый мороз и пурга не тревожат работников автотранспорта. Гараж, построенный зимовщиками по инициативе Колобаева, не только удобная стоянка машин. Здесь можно производить текущий средний и даже капитальный ремонт. Гараж отапливался печью, сделанной Колобаевым. Железная бочка из-под бензина была выложена внутри кирпичом. Сбоку выбиты два отверстия для топки, уложены колосники, подвешены дверцы. Сверху вырублено отверстие для трубы.

Внешне печь ничем не отличалась от фабричной продукции. При скромном расходе топлива она долго сохраняла тепло. Секрет сохранения положительных температур в гараже заключался также в засыпке галькой и песком межстенного пространства и чердака. Дымовая труба была подвешена к потолку и, до выхода наружу, тянулась от одного конца гаража к другому.

3 декабря Колобаев доложил мне о готовности машин к выходу. Он сделал, правда, оговорку, что машины все же имеют ряд конструктивных недостатков. Мотор маломощен. Плицы хрупки.

Я не сомневался в добросовестном отношении Колобаева к ремонту машин, тем более что он сам являлся участником маршрута. Я сознавал серьезность предстоящего маршрута. Будь у нас достаточно упряжек, возможно, я предпочел бы в этот период года собачий транспорт. Но для такой операции потребовалось бы не менее 10 упряжек. Мы же, в лучшем случае, имели 3—4 упряжки, находившиеся в распоряжении гидрологов. Оттягивать же поход было нерационально.

5 декабря весь коллектив толпился возле вездеходов. Фотолюбители непрерывно щелкали затворами. Члены экспедиции и вездеходы снимались в анфас и профиль.

Наконец автоколонна тронулась. Впереди шла машина, покрытая тентом, наподобие цыганского шатра. Внутри были уложены инструменты, приборы, радиостанция. Здесь же удобно разместились участники похода. Второй вездеход был загружен горючим, жер-

дями, досками, гвоздями, продовольствием и различным хозяйственным скарбом.

Раздался ружейный залп. Чекмасов выпустил в воздух несколько ракет. Мы махали руками и кричали напутствия отъезжавшим товарищам.

В состав экспедиции Петрова входили два водителя машин — Колобаев и Кондратьев, Игорь, Рома Тыминский и возвращающийся к родным пенатам каюр Иван Журавлев. Радист Тыминский имел специальное задание — обеспечить экспедиции радиосвязь с основной базой — мысом Челюскина. Журавлев, прилетевший к нам в сентябре, долгое время находился на излечении. Хирургическое вмешательство врача Эттингера спасло каюра от вероятного заражения крови.

Тяжело груженые машины медленно уходили на запад. Вскоре они скрылись из вида. Часы сумерок уже отошли, и, не видя машин, мы еще долго слышали разносимые по тундре глухие стуки моторов.

Общий груз с людским составом составлял 2,7 тонны: продовольствие — 365 килограммов, оружие, боеприпасы и аммонал — 120 килограммов, стройматериалы — 500 килограммов, горючее — 660 килограммов, запчасти и инструмент — 80 килограммов, приборы и радиостанция — 90 килограммов и т. д.

Вечером следующего дня, в часы радиосвязи с экспедицией Петрова, Григорьев принял радиограмму. Заголовок «аварийная» встревожил меня. Дальше следовал текст: «Челюскин Рузову. Стоим районе мыса Вега. Рассыпался роликовый подшипник карданного вала в машине Колобаева. Следовать дальше нельзя. Жду распоряжений. Петров».

Удар был очень тяжелый. В Арктике часто неудача подстерегает там, где ты ее меньше всего ожидаешь. Эта неудача частично срывала наш план работ и полностью разбивала мероприятия зимовки Никитина. Тут же передал по радио Петрову указания относительно разгрузки машин от жердей, горючего и продовольствия, предложил организовать базу и возвратиться на Челюскин, ведя на буксире аварийную машину.

7 декабря утром в бухте Спартака собаки радостным лаем встречали опечаленных гидрографов. В бе-

седе с удрученным Костей я старался его всячески утешить. Решили немедля начать ремонт вездехода и добиться любой ценой переброски к нам астронома.

Я стал забрасывать Полярное управление и Арктический институт радиограммами, настаивая на переброске Шевлягина на мыс Челюскина. Я доказывал никчемность пребывания астронома в устье Таймыры.

Моя переписка с Большой Землей увенчалась успехом — переброску Шевлягина разрешили. Никитин вначале возражал, но в конце концов понял справедливость моих требований и дал свое согласие.

В ожидании лучших дней Костя выполняет общественные заказы. Он художественно оформляет стенгазету «Северный форпост» и пишет лозунги. Линдель регулярно выпускает фотогазету, заполняя ее прекрасными по технике и интересными по содержанию снимками.

Лев Васильевич временами для «проветривания» зимовщиков устраивает воздушные прогулки. Зимовщики поочередно подымаются в воздух на один-два круга над проливом и станцией. Мауно знакомил их с воздуха с нашими обширными владениями.

V

Неполадки в западном филиале. Партийно-массовая работа. Подготовка Данилова к маршруту. Аврал на аэродроме. Полярный университет. Полет к таймырцам. Партия Данилова на Северной Земле. Перелет Кренкеля на остров Домашний. Полеты на остров Русский и в устье Таймыры. Самолеты уходят на Большую Землю.

8 декабря с устья Таймыры передали по радио, что «перемирие» между радистом и механиком нарушилось. Снова начались раздоры, инициатором которых являлся тот же неуживчивый механик. Все это тревожило меня, и я очень пожалел, что в первый свой визит не перебросил на должность механика Криворучко. Серьезный выдержанный и скромный, он являлся весьма подходящим кандидатом, и, хотя такая переброска была в ущерб нашей зимовке, следовало итти на этот крайний шаг. Исправить допущенную ошибку сейчас, в разгар полярной ночи, было слишком рискованно. На самолетах-лимузинах отсутствовали приборы для ночных полетов.

Пришлось пока ограничиться мерами морального воздействия и, помимо большой радиограммы, ежедневно вызывать к микрофону обе «враждующие» стороны для увещевания. Но было ясно, что эти радиобеседы не смогут полностью разрядить неурядицы среди таймырцев. Я не верил обещаниям механика не нарушать трудовой дисциплины и распорядка жизни станции.

Из-за беспринципных споров таймырцев пришлось пережить много тревог. К ним прибавились опасения за жизнь нашего астронома. Его здоровье с каждым днем ухудшалось. За тонкой перегородкой метеолаборатории непрерывно раздавался тяжелый кашель больного, уже три месяца прикованного к койке.

Туберкулез подтачивал его силы. Каким образом туберкулезный больной мог попасть в Арктику? В одной из бесед с астрономом он признался, что кто-то из его знакомых врачей рекомендовал ему Север, где можно исцелиться от этой болезни.

Всякими правдами и неправдами он добился поездки и сейчас тяжело расплачивался за наивное и несерьезное отношение к своему здоровью.

В Арктике, возможно, исключено заболевание инфекционной болезнью, но Арктика не излечивает больных. Тяжелое состояние астронома делало его капризным и требовательным. Он не хотел переселиться в больницу, так как там тоскливо и мало людей. Он не хотел понять, что его кашель и стоны нервируют окружающих, и всякие разговоры о больнице возмущали его. Врач и зимовщики, особенно женщины, внимательно ухаживали за больным, но здоровье его ухудшалось с каждым днем, вызывая опасения за его жизнь.

Состояние здоровья остальных зимовщиков было более чем удовлетворительно, и их визиты в больницу были связаны с требованием врача принимать регулярно кварцевые ванны. Это облучение кварцем в известной мере компенсировало отсутствие солнечных лучей и благоприятно сказывалось на моральном состоянии зимовщиков. Двое-трое «больных» систематически посещали врача с целью получить хотя бы 25 граммов спирта. Их «вступительное слово» было неизменно: отсутствие аппетита и сна.

Часто посещал больницу командир авиационного отряда Лев Петров. Он любил слушать рассказы Эттингера о болезнях. В итоге — Лев увлекся медициной.

Это увлечение носило своеобразный характер: после бесед на медицинские темы Петров обнаруживал у себя десятки разных болезней. Он стал усиленно «лечиться». Каждое пятнышко, прыщик или порез Лев обильно смазывал иодом и забинтовывал. Временами он ходил весь забинтованный. С появлением солнца «боли» прекратились, и период увлечения медициной рассматривался им как веселый полярный анекдот.

Врач Эттингер.

16 декабря наша радиостанция связалась непосредственно с Москвой. Вступила в строй коротковолновая киловаттная станция. Теперь, уже минуя радиоцентр на острове Диксона, мы ежедневно передаем в Москву 2—3 тысячи слов.

1935 год на исходе. Я сижу у хорошо натопленной печи и просматриваю отчетные материалы научных работников. Меня радует количественное и качественное перевыполнение планов. Год прошел плодотворно. Зимовка наша здорова и морально и физически. У всех бодрое настроение, и не удивительно: 40% зимовщиков члены партии и комсомольцы, 30% имеют опыт полярных зимовок. Партийно-массовая работа проводится регулярно, и в ней принимает участие весь коллектив. Полярная ночь особенно благоприятствовала проведению всевозможных культурных мероприятий.

Привожу месячный план работы партийной, комсомольской и профсоюзной организаций (стр. 119).

План работ вывешивался в кают-компании, и кружковцы и руководы не нуждались в напоминании. Все собрания, не в пример Большой Земле, всегда начинались точно в указанное время.

До нового года остались считанные часы. Кают-компания убрана и готова принять дорогих гостей. Фотокоры развешивают портреты наших стахановцев.

Ровно в полночь по московскому времени, под бой часов с кремлевской башни, мы подымаем бокалы. В кают-компании становится оживленно. Количество вина очень ограничено, а распределение его поручено любителю спиртных напитков. Это было сделано мною сознательно и целиком оправдало себя. Когда я предложил К. быть виночерпием, он вначале был удивлен таким доверием. Затем по лицу его расплылась улыбка. Он, видимо, понял мою тактику. Польщенный доверием, виночерпий внимательно следил за столом и, пересилив желание, ограничился одной рюмкой за об-

Наименование организации и работы	Число	Кто руководит	Помещение
Единый партдень	1—15	Парторг	Радиостудия
Единый комсомольский день	4—24	Комсорг	
Единый профдень	25	Профорг	Кают-компания
Кружок истории ВКП(б) для коммунистов	7—17—27	Рузов	Радиостудия
Кружок истории ВКП(б) для комсомольцев и б/п актива	8—18—28	Кушнир	Кают-компания
Кружок политграмоты	3—13—23	Кушнир	Гидролог. лабор.
Стрелковый спортивный кружок . .	10—21—26	Кондратов	
Кружок самодеятельности	2—12—22	Чекмасов	Кают-комп. и аэрол. павильон
Массовый вечер	16	Шкода	Кают-компания
Лекции и доклады	9—19	Эттингер	» »
Производственные совещания	6—14	Рузов	» »
Выпуск 1 раз в месяц стенной и фотогазеты	25	Редколлегия и фотокружок	» »
Библиотека открыта по нечетным числам		Кушнир Т. И.	» »

„Последние известия" каждый день 12 ч. и 18 ч. по московскому времени. „Арктические известия": 7—13—19—25 числа в 19 ч. 30 м. по московскому времени.

щим тостом. После обильного ужина мы аплодировали нашему джазу и участникам самодеятельности.

Ансамбль под управлением Кости Петрова исполнил обширную программу, в которую были включены новые полярные песенки, написанные на популярные мотивы Дунаевского. Сольные исполнители выступили с частушками, критикующими наши неполадки. Вечер дал хорошую зарядку для дальнейшей работы.

Впереди предстояли сложные маршруты и полеты, требовавшие кропотливой и усидчивой подготовки. Работа гидрологов пока мало заметна, хотя они заняты с утра до ночи. Данилов проверяет приборы. Для маршрута необходимы хорошие надежные часы и секундомеры. В итоге у Бориса Ивановича в комнате — что у часовщика-кустаря. Весь стол занят карманными часами и секундомерами. Рядом стоит хронометр, с ходом которого Данилов сверяет все часы. Он хочет выбрать лучшие и более надежные.

Несколько раз в день Борис Иванович повторяет один и тот же маршрут: в пролив, чтобы внимательно осмотреть ледовую обстановку и работу футштока, в механическую мастерскую, чтобы еще раз убедиться, что ремонт его приборов идет нормально, к механику Колобаеву, чтобы продвинуть пошивку палатки, в больницу, чтобы подобрать аптечку для дороги и дать врачу указания по гидрологическим наблюдениям (врач обязался на время отсутствия гидрологов вести ледовые наблюдения на станции), в радиорубку, чтобы справиться, нет ли вестей с Северной Земли, в собачник, чтобы проверить состояние его друзей и спутников похода, и т. д. Вечером Данилов делится со мной результатами проверки и часто высказывает неудовольствие. Особенно его тревожит положение с кормом собакам.

Борис Иванович очень требователен и упорно отстаивает интересы гидрологии. Последнее время Шаламоун много внимания уделял установке нефтяного двигателя, снятого нами с карбаса. Этот движок, сжигавший всего лишь 4 кило нефти в час, давал нам возможность экономить бензин. Для нас это была проблема, и, ясно, установке нефтянки в мастерской

я уделил очень много внимания. Однако отрыв Шаламоуна на эту работу задерживал ремонт приборов и вызывал недовольство со стороны Данилова. За период подготовки к походу таких «недоразумений» было немало, но наши споры носили всегда деловой характер, и Борис Иванович отлично понимал, что его дело является делом всего коллектива.

13 января над станцией пронесся сильный ураган. Массы снега носило над тундрой. Самолеты вместе с тепляками покрылись «белым асфальтом».

— Что ж, Леня, необходимо организовать аврал, нужно выручать самолеты, — обратился ко мне Лев Васильевич.

Пурга утихла. Все свободные от вахты вышли на аврал. Работали дружно при свете костров. Выпиливая бруски плотного снега, мы уносили его подальше от места стоянки самолетов. За работой не чувствуешь сорокаградусного мороза. Так авралили до 17 января. В этот день освобожденные из сугробов машины были доставлены на буксире вездеходами на площадку возле бани. Оба «Р-5» требовали технического осмотра. Пока же верный друг Линделя «У-2» неизменно продолжает полеты над проливом Вилькицкого.

Жизнь протекает складно. Наше хорошее самочувствие в значительной мере объясняется большой загрузкой каждого зимовщика. Вечером 19 января я занялся подытоживанием результатов соревнования. Собранные материалы подтверждали успешную работу коллектива.

Вспомнив, что скоро должна состояться передача арктического выпуска «Последних известий по радио», я надел наушники, продолжая писать. Голос диктора заставил меня оторваться от работы. Ведь это голос из родной, любимой Москвы. Ведь это слово с Большой Земли! Диктор зачитывает рапорт Сталину о работе в Арктике. Велика была моя радость, когда среди запевал стахановского движения на полярных станциях, наряду с именами Папанина и Кренкеля, я услышал свою фамилию! Мое лицо покрылось краской. Я был счастлив и смущен. Передача закончилась. Я все продолжал сидеть с наушниками. Вся жизнь

в Арктике с первых дней промелькнула предо мною. И я почувствовал глубокое моральное удовлетворение. Честный труд, преданность родине отмечены в рапорте вождю.

21 января мы собрались в кают-компании. Сегодня двенадцатая годовщина со дня смерти В. И. Ленина. Парторг открывает траурное заседание. После доклада включаем радио и слушаем передачу из Москвы.

На следующий день в библиотеке, которая заслуженно пользуется большой любовью всего коллектива, очередной литературный вечер, посвященный талантливому мастеру художественного слова, другу Советского Союза Ромэн Роллану.

До конца полярной ночи осталось только семнадцать дней.

Наши охотники часто выезжают за пределы станции, но мясные ресурсы не увеличиваются — в пути не встречаем даже следов медведя. Бесплодные выезды нервируют Данилова, но сегодня он торжествует, забыв об охотничьих неудачах. Шаламоун выполнил очень сложный заказ. На станции не было прибрежного мареографа, и поэтому для наблюдений приливо-отливных явлений обычно устанавливали футшток, возле которого в течение 16 или 32 суток непрерывно дежурили по сменам выделенные для этой цели зимовщики.

Футшток, вследствие вмерзания троса в лед, требовал особого внимания со стороны наблюдателя. При низких температурах воздуха приходилось через каждые 15—20 минут очищать майну от льда. При обкалывании лунки иногда нарушалась вся система. К сожалению, автор очень остроумного и простого предложения гидролог полярной станции Тикси Марковский не сообщил своевременно товарищам по работе о сделанных им конструктивных изменениях, позволивших ему проводить футшточные наблюдения в те-

Механик Шаламоун за конструированием прибрежного мареографа.

чение всей зимы даже при температуре воздуха —52°,3.

Шаламоун, ознакомившись с чертежами мареографа Рорданца, взялся за конструирование прибора по этому же типу. Он использовал старые детали, некоторые сделал в наших мастерских. Борис Иванович принял хорошо изготовленный заказ.

После проверки аппарата приступили к его установке на льду. Построили тесовую каморку, внутри которой прорубили майну. К крыше домика подвесили мареограф.

15 февраля самописец мареографа начал вычерчивать кривую приливов и отливов. Теперь отпала необходимость постоянных дежурств. Только раз в сутки надо было сменять ленту самописца. Правда, сильные морозы вынуждали дважды в сутки очищать майну от льда, заливать ее керосином и кипятком, но все же мареограф значительно упростил весь процесс наблюдений и дал возможность собрать материал не за 16 суток, как это было при футштоковой установке, а за четыре месяца — с 15 февраля по 15 июня.

В начале февраля Полярное управление предложило организовать курсы поднятия квалификации. Это предложение являлось следствием решения Декабрьского пленума ЦК ВКП(б). Обсудив этот вопрос на партийном и общих собраниях, мы приступили к организации курсов. Начальником учебной части был назначен старший геофизик, который и взялся за разработку программы для двух групп — геофизической и механической. К 15 февраля был составлен учебный план программы занятий. Отсутствие конкретных указаний по программе и методике, неоднородность подготовки отдельных работников — все это чрезвычайно затрудняло составление программ. При составлении учебного плана мы исходили из следующей целевой установки.

1. По геофизической группе — в течение двух лет занятий повысить знания наблюдателей как по общим, так и по специальным дисциплинам до уровня младшего научного работника. Окончивший курсы мог быть использован в дальнейшем как старший наблюдатель по аэрогидрометеорологическому профилю.

2. По группе механиков — дать необходимый минимум общеобразовательных знаний (алгебра и геометрия), чтобы облегчить изучение электротехники и прикладной механики.

Для того чтобы выравнять группы, программа предусматривала, помимо лекционных часов, дополнительные занятия с более слабыми в виде консультаций. Учебный план был составлен с таким расчетом, чтобы с февраля по июль 1936 года закончить общеобразовательный цикл и с октября 1936 года начать специальные дисциплины, закончив курс к июлю 1937 года.

Учебный план курсов отводил для группы геофизики на математику и физику 166 часов (в том числе 116 часов лекций и 50 часов консультаций). На специальные предметы было выделено 256 часов (в том числе лекций 190 часов). Для группы механиков на математику и физику было выделено 120 часов, на электротехнику и прикладную механику 215 часов.

Как видно из приведенного плана, курс был взят на серьезную и основательную подготовку полноценного работника. Недостаток необходимых пособий и относительно низкий уровень подготовки учащихся затрудняли учебу. Арифметику для механиков и среднюю математику для геофизической группы пришлось не повторять, а проходить заново. Неумение слушателей самостоятельно работать с книгой заставило часы консультаций превратить в лекции.

У зимовщиков было огромное желание повысить свои знания и, как следствие этого, — крайне добросовестное отношение к учебе. Слушатели и преподавательский состав всегда находились под контролем общественности. Помимо основных слушателей из состава наблюдателей, были «вольнослушатели» — радиотехники, посещавшие занятия геофизической группы. Всего в этой группе обучались семь человек, в группе механиков два человека.

Игнатьев в свободные часы заходит прослушать лекцию по магнитологии. Но скоро таких часов у него не стало. У машины Линделя при посадке сло-

малось ушко диагональной поперечной ленты центроплана.

Причиной поломки послужила посадка с замерзшими амортизаторами. При осмотре резиновых амортизаторов было обнаружено, что под влиянием низких температур (—35°) резина превратилась в твердое тело, лишенное своих свойств амортизации. Эта неожиданная для нас неудача ломала намеченные планы перелетов и ставила в очень тяжелое положение, так как запасных частей мы не имели.

Нам буквально не везло. Испытания «Н-124» кончились также плачевно. Такая же поломка!

Чтобы отремонтировать оба самолета, были мобилизованы все технические силы станции.

Помогла изворотливость Игнатьева, который использовал части старой «семерки». Механическая мастерская и плотник Матвеев были мобилизованы на ремонт самолетов, и после долгой и кропотливой работы оба самолета вошли в строй.

Во второй декаде февраля окончились испытания самолетов в воздухе. Чтобы избежать в дальнейшем замерзания амортизаторов, на «ноги» самолета сшили специальные чехлы, куда через отводы проходил отработанный газ. Этим достигли положительных температур внутри чехлов при низких температурах воздуха. Такая система отепления амортизаторов себя вполне оправдала.

Только закончили испытания самолетов, началась пурга. Теперь препятствием к вылету явилась плохая погода. Дни бегут. Гидрологическая партия сидит на своих узлах и ящиках в ожидании лучшей погоды. 24 февраля, когда установилась погода, пришлось лететь в наш филиал на запад к таймырцам. Вылетел Криворучко, чтобы сменить механика.

Прилет нашего самолета на Таймыру облегчил положение зимовки Никитина. Мы послали ему собаку-вожака, химикалии и приборы. 26 февраля снова готовились лететь на запад, но получили от таймырцев неблагоприятную метеосводку. В то же время оловянцы сообщили, что у них штилевая погода и видимость 50 километров. На аэродроме все суетятся. Срочно

Перед отлетом гидрологической партии на мыс Оловянный.

снимаются грузы, предназначенные на Таймыру, и на их место укладывается снаряжение гидрологической группы Данилова.

Общий вес груза экспедиции, включая вес людей и собак, превышал 1,5 тонны и мог бы быть переброшен только за три рейса. Обтекаемая форма багажных ящиков, расположенных на плоскостях самолета, делала их маловместительными для нашего снаряжения, имевшего очень громоздкий габарит. Чтобы выйти из создавшегося положения и возможно сократить количество рейсов, такие предметы, как нарты, рейки, пешни, привязали к шасси самолета, что придало нашим стальным птицам вид сугубо арктический. Неохотно занимали свои места в ящике четвероногие участники экспедиции. С ними обращались весьма бесцеремонно, утрамбовывая их в тесных ящиках. Часто погрузка прерывалась из-за междоусобиц среди собачьей своры. Успокаивающее действие оказали гул мотора и взлет самолета: собаки притихли, тесно прижались друг к дружке и заснули.

Всего на самолет «Н-125» было погружено до 250 килограммов гидрологического снаряжения, в том числе (в килограммах):

Собаки 4	100
Нарта 1	22
Упряжь	3,5
Лебедка	26
Вертушка	7,5
Трос	14
Ящик с инструментами	8
Два барометра	8,6
Мареограф Кузнецова .	30
Блок-счетчик	3,8
Вещи Данилова	10,2
Наган с патронами . .	1,5
Итого . . .	235,1

Из состава экспедиции вылетел Данилов. Тяжело груженый самолет едва оторвался от снежного наста. Погода стояла очень благоприятная. Температура воздуха —38°, видимость свыше 20 километров.

Самолет лег курсом на мыс Таймыра. В дальнейшем маршрут был проложен к горе Герасимова, Краснофлотским островам и мысу Оловянному. В пути Данилов внимательно изучал ледовую обстановку.

Вот показался мыс Оловянный, своей громадой надвинувшийся в пролив. Сквозь слабую дымку видны точки. Точки эти быстро растут, и вскоре ясно вырисовываются домики. Это полярная станция.

Еще задолго до вылета Линделя Кренкель совместно с своим коллективом выбрал подходящую посадочную площадку. Но Линдель, подойдя к Оловянному, не обнаружил площадки. Почему-то костер на аэродроме не привлек внимания пилота. Сделав несколько кругов, Линдель выбрал место посадки и снизился на удобном природном аэродроме.

Из-за торосов навстречу самолету выбежали оловянцы Кренкель, Кремер и Михренгин.

Такая посадка на неизвестный аэродром наглядно показала, как велики возможности авиации в Арктике, в частности, возможности такого рода научных «воздушных десантов».

В тот же день Мауно вновь возвратился на мыс Челюскина, доставив мне письмо от Эрнста Теодоровича Кренкеля. Это было длинное и интересное послание в ответ на мою информацию о жизни, настроении и работе нашего коллектива.

Линдель и Адуев с восхищением отозвались о зимовке на Оловянном. Везде идеальная чистота, порядок и дисциплина. Прилет самолета внес оживление в однообразную жизнь оловянцев.

Через два дня после прибытия на мыс Оловянный Данилов сообщал по радио: «Работа идет прекрасно. Установили ледовый футшток. Заканчиваем строительство будки».

1 марта о ходе работ меня информировал Кренкель: «29/II закончили строительство домика. Уже сделаны две проруби: одна в домике, другая вне домика для мареографа, который опускали сегодня для пробы. Глубина 190 метров, грунт — песчаный, ил 20 сантиметров... Очень прошу сделать все возможное

по переброске максимального количества мясных консервов для собак».

Погода на Челюскине не летная. Данилов ждет вылета Барташевича и Николаева вместе с основным грузом, но вылет приходится откладывать из-за туманов и пурги. 3 марта Данилов сообщает о подготовке к 16-суточной станции.

С Оловянным держим постоянную радиосвязь.

Одновременно с воздушными рейсами провели два маршрута на вездеходах. Оба похода носили чисто хозяйственный характер. Зимовке на островах «Комсомольской Правды» мы отправили муку, а оттуда доставили бензин. Поход был совершен при температуре воздуха —40°. При полной нагрузке в 1,5 тонны скорость вездехода была 8 километров в час, при нагрузке в 400 кило скорость превысила 15 километров в час. Визит к соседям подтвердил радиосообщение Патлатого о дружной жизни и успешной работе маленького коллектива. Смена механика полностью себя оправдала.

Наконец, 9 марта наступила штилевая погода. Самолеты выведены на старт. Дружно идет укладка грузов. Но и в этот рейс всего оборудования отправить не удастся, придется за остатком возвращаться снова и, если позволит погода, проделать эту операцию сегодня же.

Линдель и Батура поднимают машины и уходят на север, увозя с собой двух участников экспедиции — Барташевича и Николаева, пять собак и 215 килограммов различного оборудования, в том числе примусы, топоры, лопаты, батометры, фотоаппараты и прочее.

В этот день самолеты успели сделать два рейса и блестяще закончили переброску почти всех грузов Даниловской экспедиции.

Поступающие с Северной Земли сведения радуют нас. Партии Данилова созданы чрезвычайно благоприятные условия для работы, и 4 марта начались наблюдения над течениями на 16-суточной станции. В работах, кроме Данилова, приняли участие Э. Т. Кренкель и Н. Г. Михренгин.

Возле установленного у берега футштока, сменяя друг друга через каждые двенадцать часов, дежурили Б. А. Кремер и А. А. Голубев, ежечасно отмечая колебания уровня моря.

Вся четверка оловянцев приложила много труда и энергии для осуществления намеченных работ.

На Челюскине жизнь кипит. Предстоит еще целый ряд рейсов на Северную Землю, остров Русский, устье реки Таймыры. По плану авиационный отряд, закончив успешно эти операции, покидает мыс Челюскина и уходит на Большую Землю. Уже имеется разрешение Москвы. Эрнст Теодорович отрицательно рассматривает это решение, считая, что самолеты на мысе Челюскина должны принять участие в летней ледоразведке, во время проводки судов. С точки зрения целесообразности, Кренкель абсолютно прав. Эту мысль я высказал Петрову. Лев, указывая на состояние самолетов, требовавших ремонта, не согласился со мной.

11 марта разбушевалась метель. На аэродроме образовались солидные заструги. Когда наступила штилевая погода, пришлось поавралить, чтобы снять заструги лопатами. Сейчас это было особенно необходимо. Павел Головин просит подготовить посадочную площадку. Он на Нордвике и собирается прилететь к нам.

Вновь разыгравшейся пургой наш труд сведен нанет. И 13 марта, услышав от нас обычную в последние дни весть об отсутствии летной погоды, Павел Головин улетел на Хатангу, послав теплую радиограмму с пожеланием лучшей погоды, хотя бы в будущем.

18 марта удалось совершить часовой полет на «Н-124». Полет этот носил чисто разведочный характер перед выходом санной партии для заброски продовольственной базы на Северную Землю. Разведка дала возможность найти наиболее доступные и проходимые участки в проливе. Дальнейший полет «Н-125» пришлось отставить из-за тумана.

На ужин повара приготовили свиные отбивные, для чего пришлось сократить наше стадо на одну единицу. С этой свиньей получился форменный конфуз. Уже ме-

сяца четыре, как наши «специалисты» считали это хорошо откормленное животное супоросным и мы изо дня в день ожидали приплода. Животное было окружено особыми заботами. Сроки появления приплода прошли, и у «специалистов» появилось сомнение в правильности их прогноза. Ошибку подтвердил нож каюра.

Кроме свиней, у нас были козы, которые давали хороший приплод, а козье молоко поддерживало организм больного астронома. Украшенные красными бантиками козлята весело резвились в кают-компании.

До появления на свет козлят коза была переведена в коридор кают-компании, рядом с печкой. Ей здесь отделили теплый угол, и хотя ее надоедливое блеяние порой злило нас, но приходилось мириться с этим соседством, чтобы сберечь приплод. Коров долго не держали. Скормив все сено, мы зарезали почти одновременно десяток коров и бычка. Мясо было подвешено на крюках в сарае. Обычно добавлением к воловьему и свиному мясу служили медвежатина, печенка нерпы и моржа. Таким образом, мы избегали пользоваться мясными консервами. Даже в маршрутах основным блюдом были не консервы, а полуфабрикаты, заготовленные у нас на кухне: пельмени и тушеная капуста со свининой. На стоянках в кипяченую воду клали кирпич замороженной капусты весом в 300—500 граммов. В результате получался прекрасный борщ.

19 марта был настоящий весенний день. Ослепительно яркое солнце заставило опустить на нос очки-консервы. С раннего утра народ на аэродроме. В 9 часов 30 минут оба самолета улетают на Оловянный. После обеда Мауно Янович уже на Челюскине. Он доставил 50 песцов — трофеи коллектива Кренкеля. Кроме того, на самолете возвратилась обратно сука Зорька, позорно изгнанная из упряжки. В письме Данилов сообщал, что поведение Зорьки может привести к срыву маршрута, и высказал мысль, что наличие сук в упряжке явление очень нежелательное. Зорька, видимо, была мало огорчена решением начальника экспедиции и радостная носилась по станции.

20 марта Линдель снова улетел на Оловянный, захватив последние остатки обильного Даниловского

скарба и 11 бидонов бензина для операции по переброске Кренкеля на остров Домашний.

Итак, закончен первый сложный этап Даниловской экспедиции. Вся зимовка облегченно вздохнула. Всем пришлось немало поработать и немало понервничать. Сейчас вся тяжесть и ответственность за благополучный исход гидрологической экспедиции ложится на Данилова и его спутников.

Я лично спокоен. Состав экспедиции достаточно вынослив, а Борис Иванович вполне надежный и опытный полярник.

Мы в курсе всех их дел, ежедневно получаем четкие сообщения по радио. В каждом своем послании Данилов напоминает нам о наших обязанностях обеспечить его партии организацию продовольственной базы к востоку от мыса Таймыра, базы, необходимой при возвращении с мыса Оловянного.

Через два дня Кренкель сообщил, что 16-суточная станция закончена и тройка наших гидрологов вышла в маршрут к фиорду Тельмана. В маршруте были взяты одна суточная и одна серийная станции.

22 марта мы отметили как день большой победы двух коллективов — мыса Челюскина и мыса Оловянного.

По предложению Кренкеля, руководство Главсевморпути разрешило восстановить законсервированную полярную станцию на острове Домашнем. Это мероприятие было предложено Эрнстом Теодоровичем еще на Большой Земле.

Когда самолеты закончили операцию по переброске на мыс Оловянный гидрологической экспедиции Данилова, очередной плановой задачей нашего летного отряда являлось обеспечение перелета Кренкеля и механика Михренгина на остров Домашний.

Казалось бы, план Кренкеля очень прост и легко выполним, нужны лишь только самолеты или другой вид полярного транспорта. В других условиях, возможно, он не вызвал бы суждений о доблести и мужестве Кренкеля. Однако мы, полярники, иначе рассматривали восстановление законсервированной станции. Весь коллектив на мысе Оловянном состоял из

четырех зимовщиков: начальника-радиста Кренкеля, метеоролога Кремера, радиста Голубева и механика Михренгина. По идее Эрнста Теодоровича, эта маленькая группа еще разбивалась на два звена. Кренкель и Михренгин улетали на остров Домашний, Голубев и Кремер оставались на мысе Оловянном. При этом на обеих станциях полностью должны проводиться метеонаблюдения, наблюдения за льдом и работа радиостанции. Для этого потребовалось Голубеву изучить мотор и выполнять обязанности и радиста и механика, Кренкелю пополнить свои знания в части метеорологии, чтобы одновременно выполнять функции и метеонаблюдателя и радиста.

Наконец, нелегко зимовать вдвоем! Кренкель теплый уютный уголок сменял на старую, холодную избушку острова Домашнего. Груз, который он мог взять с собой, строго лимитировался возможностями двух самолетов, а взять нужно было и приборы, и собак, и продовольствие. Да, это была смелая, боевая идея стахановца Арктики — большевика. И этот план, эту идею, с помощью нашего коллектива, Эрнст Теодорович блестяще претворил в жизнь.

В солнечный день 22 марта 1936 года два самолета вылетели на мыс Оловянный. Кренкель и Михренгин со всем своим грузом, предназначенным для острова Домашнего, ждали на аэродроме. Погрузка длилась недолго. Эрнст Теодорович занимает место у радиоаппарата. Через некоторое время принимаем с борта самолета радиограмму: «Подходим к Домашнему, радируйте погоду». А вскоре и вторую: «Мы на Домашнем, аэродром есть. Домик цел. Сматываю антенну, идем на посадку».

Перелет блестяще завершен! Разгрузив свой груз, Кренкель хозяйским оком окинул новые владения и выразил полное удовлетворение: «Зимовать можно». Простившись с экипажем, Кренкель и Михренгин принялись раскапывать вход в домик, глубоко занесенный снегом. Самолеты возвращались на Челюскин при благоприятных метеорологических условиях. Уже стемнело, когда наши друзья появились над станцией. Семь костров отчетливо выделяют границы аэродрома.

Еще одна задача разрешена, еще одна победа одержана нашей станцией. Лев Васильевич, Линдель, Батура, Игнатьев принимают наши поздравления. Через день исторические позывные радиосигналы рации погибшего парохода «Челюскин», присвоенные лично Кренкелю, «РАЕМ», разнеслись в эфире. Это Кренкель передавал первую метеосводку с острова Домашнего.

25 марта авиаотряд выполнил последнюю плановую задачу перед вылетом на Большую Землю. Батура повел самолет на остров Русский. Начальник острова — Попов — давно ожидает обещанное мною моторное масло. На острове есть пушнина, в сборе которой участвуют наши самолеты. Выгрузив 180 килограммов моторного масла, погрузив пушнину и захватив почту, самолет уходит в устье реки Таймыры. Вторая удачная посадка. Быстрая разгрузка 100 килограммов разнообразной литературы из челюскинского коллектора, патефона, табака, перца, собаки-передовика, и самолет с новым пассажиром — астрономом Шевлягиным — ложится курсом на северо-восток, на мыс Челюскина.

Девятисоткилометровый рейс закончен. Самолет возвратился на базу.

Хорошо поработал наш авиационный отряд в зимовку 1935/36 года. Не было ни одного участка работ, где бы решающим звеном не являлся наш летный отряд. В этом немалая заслуга командира отряда Льва Васильевича Петрова.

Петров имел солидный полярный стаж. Хороший организатор, культурный командир, всегда жизнерадостный и веселый, он был ценным членом нашего коллектива.

Лев много летал, занимался прокладкой курса, вычислениями, изучал радиотехнику. Обладая прекрасными способностями, он быстро усваивал то, над чем работал. В часы досуга любил фантазировать. Он неоднократно развивал перед своими слушателями фантастические планы арктических перелетов. Мысль его забегала далеко вперед.

Мне жаль расставаться со Львом и его отрядом. Вечером у Льва «гости». Мы вспоминаем полеты

в районе мыса Челюскина в «младенческий» период полярной авиации.

Лев потирает руки.

— Знаешь, Леня, легко и радостно чувствую я себя сейчас. Точно гора с плеч свалилась. Всем удружил, все выполнил на «хорошо», а теперь, друг, придется проститься до встречи в Москве.

Разбирая вопрос о работе авиации в Арктике, я поспорил с Петровым. Лев считал нецелесообразной организацию в дальнейшем зимовочных отрядов, находя, что в настоящее время воздушные трассы в Арктике достаточно изучены, чтобы, в случае необходимости, самолет из Красноярска или Якутска мог обслужить любую полярную точку. Я отстаивал свой взгляд, считая обязательным наличие зимовочных отрядов на ряде полярных станций, как мыс Шмидта, бухта Тикси, мыс Челюскина, остров Рудольфа и т. д. Споры ни к чему не привели, и каждый из нас остался при своем мнении. Поздно ночью я покинул гостеприимный уголок Льва Васильевича.

28 марта «Н-124» и «Н-125» провожал весь наш коллектив. Наши друзья летчики покидали мыс Челюскина, увозя с собой больных, собранную с соседних зимовок пушнину и большой мешок писем. Самолеты улетели на запад.

Наш коллектив сразу уменьшился на 9 человек. На Челюскине чего-то нехватало. Все чувствовали какую-то тяжесть, и это ощущение преследовало нас долгое время. Трудно было поверить, что в хороший летный день в воздухе не реет хотя бы один из наших самолетов. Было чем вспомнить наш летный отряд.

Привожу таблицу, характеризующую работу самолетов за 7,5 месяца пребывания авиационного отряда на мысе Челюскина (стр. 137).

Из этой таблицы видно, что полеты не прекращались и в полярную ночь. На наших самолетах отсутствовали специальные приборы для слепых полетов, и все же в ноябре было сделано 14 полетов продолжительностью 17,5 часа, в декабре 3 полета продолжительностью 19,5 часа и в феврале, до появления солнца, 5 подъемов продолжительностью 7,75 часа.

Месяцы	Всего летных часов	В том числе			
		испытан., тренировка и поверка техники пилотирования	ледовая разведка и ледов. наблюдения	подъем метеографа[1]	полеты на р. Таймыру, о. „Комсом. Правды", о. Русский, мыс Оловянный, о. Домашний
1935 г.					
Август	10 ч. 55 м.	2 ч. 15 м.	8 ч. 40 м.	—	—
Сентябрь	35 58	7 30	23 05	2 ч. 45 м.	2 ч. 20 м.
Октябрь	56 12	—	20 20	3 15	32 55
Ноябрь	17 30	4 20	5 00	5 10	3 00
Декабрь	5 40	— 20	—	5 20	—
1936 г.					
Январь	21 20	5 35	5 45	10 00	—
Февраль	25 35	1 30	—	4 45	19 20
Март	50 20	1 10	2 40	—	46 30
Итого	223 ч. 30 м.	22 ч. 40 м.	65 ч. 30 м.	31 ч. 15 м.	104 ч. 05 м.

[1] Помимо специальных полетов с метеорографом, вертикальный зондаж производился при полетах к соседям и при ледоразведках.

При низких температурах воздуха, доходивших до —45°, моторы работали четко и бесперебойно. Особенных успехов добился Игнатьев. Через 40 минут после получения распоряжения он выводил самолет к старту в полной готовности к полету.

Очередной литературный вечер прошел очень живо. Внимание слушателей приковал дневник капитана Скотта. Хотя уже закончились обычные часы досуга, слушатели требовали продолжать читку и очень неохотно подчинились установленному регламенту. Дочитывали дневник еще два вечера. Это произведение вызвало споры. Капитан Скотт — бесспорно патриот своего отечества, подлинный герой, но как убого выглядят люди его страны, стоящие у власти. Умирающего от голода героя мучает мысль, как будет существовать семья после его смерти, и он с тревогой обращается к власть имущим с просьбой помочь семье. Для советского читателя это непонятно. Наше правительство заботится о преданных патриотах. Наша страна, наша партия окружает людей величайшей заботой — так учит великий Сталин.

В апреле провели вечер воспоминаний, посвященный челюскинской эпопее. С богатым материалом выступил Григорьев. Здесь мы и сопоставили капитана Скотта и челюскинцев. Какой разительный контраст! С одной стороны тяжелая трагедия героя-патриота, с другой стороны помощь 170-миллионного народа своим сынам, которые и на льдине живут полнокровной жизнью, уверенные, что они будут спасены!

Прибывший 25 марта с устья реки Таймыры Шевлягин зачислен на все виды довольствия полярной станции мыса Челюскина. Он со смехом вспоминает нетактичную сделку двух начальников зимовок, обменявших собаку на астронома.

Шевлягину после тяжелых условий на Таймыре наша зимовка показалась сказочной. Линолеум на полу. Электросвет. Большой поселок. Самолеты, вездеходы,

Установка триангуляционного знака в тундре.

амфибии... Все это долгое время занимало его внимание.

Шевлягин включился в организацию гидрографической экспедиции.

Экспедиционный план намечает следующие работы: определение астрономических пунктов в бухтах Тессема и Паландера, определение азимутов у мыса Вега, в бухте Тессема, на траверзе острова Фирнлея, установка тригонометрических пунктов, измерение контрольных базисов в бухтах Тессема и Паландера. Границей работ экспедиции на западе служила бухта Паландера.

18 апреля, в ясное морозное утро, при температуре воздуха —24°, партия Петрова вышла в путь. Она имела задание перебросить оставленную в декабре базу к западу от мыса Вега и возвратиться на мыс Челюскина.

21 апреля на станции показались лыжники. Это были Кондратов и Тыминский.

Петров в своем донесении сообщал: «19 апреля построили два знака в районе мыса Вега. Нашли две базы Папанина в том же районе. На обратном пути в базу вездеход начал буксовать. Имеется поломка. Ремонт сделать невозможно — нет запчастей и инструментов. Связь с вами плохая. Пытались сегодня связаться, но безуспешно. Посылаю на лыжах Кондратова и Тыминского за запчастями. Прошу сегодня же выслать машину Колобаева. Прошу прислать взамен двух оленьих спальных мешков два мешка собачьих. Здоровы. Привет. Петров. Шевлягин».

Спустя два часа Колобаев с запасными частями выехал к месту аварии. 26 апреля вездеход возвратился. Петров сообщает: «Закончили ремонт вездехода. Завтра переезжаем в бухту Тессема. В пути будем строить знаки. Думаю, что теперь вездеход вывезет. Очень велико желание выполнить намеченный план. Живем хорошо, уютно и дружно. В палатке тепло. Рация вылезла в эфир. Мы вас слушаем. Петров».

На станции чувствовалось отсутствие зимовщиков. Шутка ли: недоставало 17—20 человек. Девять улетели, три на Северной Земле, пять в западной части Тай-

Постройка астрономического павильона из снега.

мырского полуострова, да два-три заняты организацией продовольственной базы в юго-восточной части острова Большевик. Мы внимательно и жадно следим за работой наших друзей. Ведь все эти экспедиции, маршруты, походы — наше кровное дело, итог больших трудов коллектива.

Нашим воздушникам не повезло. Еще 30 марта, вылетев со Стерлегова, «Н-124», не доходя острова Диксона, исчез из поля зрения Петрова, который находился на борту «Н-125». Штурман самолета на радиовызовы не откликался.

Вскоре пришло сообщение: «Н-124» из-за поломки коленчатого вала сделал вынужденную посадку возле зимовья Колосовых. 5 апреля к месту вынужденной посадки прилетел Линдель. Забрав пассажиров и часть груза с «Н-124», он возвратился на Диксон. «Н-124» общими усилиями удалось вытащить на остров, так как посадка была совершена на лед вблизи острова. Вслед

за неудачей «Н-124», мы получили тревожную весть о том, что, вылетев с Дудинки, самолет Линделя не долетел до Диксона, сделав в тундре посадку. Рация на «Н-125», установленная нашими радиотехниками, работала исключительно хорошо, но сведения о месте вынужденной посадки, даваемые Петровым, были неточны; видимо, в тумане пилоты были дезориентированы.

25 апреля вел очередную радиобеседу с Даниловым. По сообщению Бориса Ивановича, 22 марта его партия вышла на двух упряжках по маршруту мыс Оловянный — фиорд Тельмана. Маршрут проходил в благоприятной обстановке, при штиле и хорошей видимости. Этот разрез дал очень ценный материал по проливу Шокальского. Уже имелась одна 16-суточная и 2 суточных станции (наблюдения над течениями), 4 барометрических вертикальных серии и 1 суточная барометрическая серия. Данилов сообщил о новом способе применения аммонала, способе, дающем значительный эффект при более скромном расходовании взрывчатых веществ. Вместо 800 граммов аммонала на майну отличного качества затрачивалось только 500 граммов.

Затрудняют работу гидрологов туманы. Тяжело с собачьим кормом, и только визит в избушку, построенную русановцами в 1932 году, где имелись продовольственные запасы, поддержал обе упряжки.

Данилова пугает проблема собачьего корма. Охота малоуспешна, а запасы корма более чем скромны. Опасения Данилова вполне обоснованы — впереди большой и трудный переход.

13 апреля Данилов сообщил мне о выходе его экспедиции в последний рейс. Теперь уже не придется ждать радиограммы. Нужно запастись терпением и выжидать появления тройки исследователей на Челюскине.

Зимовка готовится к встрече 1 Мая. Кружок самодеятельности готовит программу, которую наша рация будет транслировать соседям. Отсутствие лучших музыкальных исполнителей — Шевлягина, Кости и Льва Петровых — снижает наши возможности.

Наши друзья — Лев Петров, Мауно Линдель и Леня

Игнатьев — уже 18-е сутки отсиживаются в тундре. Поиски пока не увенчались успехом. Тундра кое-где оголилась, и обилие черных пятен мешает вылетевшим на розыски Головину и Еремину обнаружить пропавший самолет. Подтянув ремень потуже, Лев регулярно работает на ключе, давая пеленги вышедшей с Диксона поисковой партии. Ежедневная усиленная работа на ключе значительно повысила его квалификацию как «радиста». В скорости передачи и приема он уже может конкурировать с опытным радистом полярной станции. 28 апреля позывные станции самолета «Н-125» приняты не были. Видимо, что-то стряслось с рацией и Петров занят ее исправлением.

VI

Первомайский праздник. Радиовстреча зимовщиков Карского района. Поход гидрологов. Аллея Молокова. Арктический перелет сталинских соколов. Радиограмма Ромэн Роллана. Трудности навигации. Итоги работы „полярного университета". Возвращение на Большую Землю.

Пасмурно. Температура воздуха —19°,7. Природа все еще в белоснежном зимнем наряде. Мы празднуем Первое мая! И никакой туман, никакой мороз не в состоянии омрачить наш праздник. Всюду веселье и смех.

Домик радистов переполнен — предстоит радиовстреча зимовщиков полярных станций мыса Желания, Таймыры, острова Уединения, острова Русского, острова Домашнего, мыса Оловянного, мыса Стерлегова, островов «Комсомольской Правды» и мыса Челюскина. Инициатор этого необычного собрания, начальник острова Уединения А. Г. Капитохин, со своей географически центральной трибуны, объявляет собрание открытым и предоставляет мне слово для доклада. Меня сменяет Кренкель, выступивший с деловой и глубоко продуманной речью. Вслед за Кренкелем мы услышали голос полярного энтузиаста — начальника острова Русского — Попова. Далее зазвучал резкий голос комсомольца Кости Званцева, полушопот Патлатого с «Комсомольской Правды» и Голубева с мыса Оловянного. Спокойный бас Никитина — начальника полярной станции мыса Желания — завершил официальную часть этого прекрасного вечера. Мы выразили благодарность Капитохину за четкую организацию радиовстречи, после чего выступила самодеятельность коллектива Челюскина. На сей раз концерт был очень скромный: наши «лауреаты» — Костя Петров и Шевлягин — находились на полевых работах. Поблагодарив, от имени

участников переклички, артистов за их выступление. Капитохин закрыл собрание.

Вскоре радист Володя Адуев протянул мне только что принятую радиограмму: «Первомайский привет славному дяде Лене шлют Кренкели всех возрастов». Радиограмма принесла мне привет с Машкова переулка от славных деток Эрнста Теодоровича. Это было очень приятно, так как лишний раз напомнило о Первомайском дне.

5 мая стены кают-компании были украшены выпущенными за этот год десятью номерами нашей стенгазеты «Северный форпост». Сегодня, в день печати, мы подвергли критике наш печатный орган, ярко и красочно, точно в зеркале отражавший многообразную и богатую жизнь нашего коллектива. Сегодня в последнем номере «Северного форпоста» имеется сообщение о благополучном прибытии на остров Диксона экипажа самолета «Н-124», потерпевшего аварию возле зимовья Колосовых. Наша печать с сожалением отмечает неуспешные поиски экипажа «Н-125». Ищет на самолете Павел Головин. Ходов на тракторе кружит по тундре, часто пеленгуясь по радиосигналам, даваемым Львом Петровым.

Наконец, пришла весть, что Головин обнаружил самолет Линделя в 36 километрах к востоку от мыса Шайтан. Пройдя бреющим полетом, Головин сбросил продовольствие и одежду. Ужин был на славу. Изголодавшаяся тройка с жадностью накинулась на вкусные продукты. Спустя четыре дня самолет Купчина удачно сделал посадку возле места аварии и снял злополучное трио.

Экспедиция Кости Петрова сообщает об успешной работе в бухте Тессема, где уже определены астропункт и азимут. 7 мая Петров собирается переезжать в бухту Паландера.

В связи с предстоящей навигацией во всех уголках станции идет обсуждение: оставаться ли на второй год, выезжать ли на Большую Землю?

12 мая мы радостно встречали наших гидрологов. Они загорели, исхудали, но были бодры и радостны.

Особенно ликовали Борис Иванович и Юрочка Барташевич: все материалы и пробы остались целыми, ни одна склянка не разбилась. Основная часть большого гидрологического плана успешно закончена.

Счастливая тройка ледовых разведчиков направилась в баню, чтобы смыть с себя толстый слой грязи, накопленный за время маршрута. Баня была особенная. Мы не пожалели угля и дров. Забравшись на полки, гидрологи усиленно парились.

Вечером Борис Иванович рассказал нам о последнем переходе. Выполняя намеченный план, в середине апреля партия покинула мыс Оловянный. По дороге к мысу Визе была взята гидрологическая станция. Дальше предстоял переход через остров Большевик. Первая ночевка была устроена у мыса Визе. На следующий день санная партия вступила на остров, широкие просторы которого встретили людей весьма неприветливо. Сильный встречный ветер задерживал продвижение.

На юге и юго-западе простиралась довольно глубокая долина, в которую спускался ледник, испещренный огромными трещинами и порогами. К востоку от ледника центральное плато оканчивалось крутыми склонами, на западе ледник уходил по направлению фиорда Спартак. Над склонами фиорда нависали ледяные громады. Это была фабрика айсбергов.

Переход по такой пересеченной местности был небезопасен для хрупкого стекла, в котором хранились пробы воды. Борис Иванович понял, что маршрут через остров Большевик связан с риском потерять ценные материалы экспедиции, т. е. свести почти на-нет такую большую работу. На это Данилов не мог пойти, и он тут же в пути принимает новое решение: следовать южным путем и остров Большевик пересечь у горы Герасимова.

Обе упряжки повернули к мысу Оловянному, и 25 апреля наши путники снова были встречены гостеприимными оловянцами — Кремером и Голубевым.

С запасом продовольствия на 7—9 суток неугомонная партия покинула мыс Оловянный. Не встречая осо-

бых затруднений, гидрологи пересекли пролив Шокальского.

На 78 параллели, у горы Герасимова участники экспедиции поздравили друг друга с Первомайским праздником. А как хотелось в этот день быть хотя бы на мысе Челюскина, среди большого и шумного коллектива! Первомайский праздник ознаменовался усиленным переходом.

Вступив на остров Большевик, гидрологи, к великой радости, обнаружили оленьи следы. Вскоре начали попадаться стада оленей. Но олень чуток. Трудно охотнику приблизиться к лакомой добыче. Выстрел Николаева спугнул животных, они мигом умчались, оставив одну жертву меткого выстрела. Поев вкусной оленины, люди и собаки подкрепились.

Впереди расстилалось довольно ровное ледовое поле пролива Вилькицкого.

Вступив в пролив, партия начала производить попутные гидрологические наблюдения. Партия двигалась по направлению к острову Гансена, где их ожидала богатая продуктами продовольственная база. Но седьмого утром взорам гидрологов представилась неприглядная картина: высокие горы торосов преградили путь. Усталые собаки едва тащили нарты. В помощь бедным животным впряглись люди, но пробиться на юго-запад было невозможно. Продукты на исходе. Нарты круто поворачивают на восток.

Решено итти вдоль берега острова. И, если в пути ледовая обстановка не улучшится, — продвигаться к мысу Вайгач. По заданию Бориса Ивановича, там нами была организована продовольственная база.

Пройдя берегом километров десять, гидрологи снова обнаружили проходимый участок к югу. Чтобы не задерживаться и не тратить времени, решили повернуть на станцию. В пути на последнем участке и люди, и собаки выбились из сил. Выщедший из строя Мильтон пошел на корм собратьям. К мысу Челюскина гидрологи добрались совсем обессиленными.

Мы с большим вниманием выслушали волнующий рассказ Бориса Ивановича.

Отдохнув, Данилов торопит гидрологов закончить

работы по исследованию пролива Вилькицкого. Он спешит использовать благоприятную обстановку.

25 мая Данилов с партией в семь человек вышел в пролив. На льду, невдалеке от мыса Челюскина поставлен каркасный, покрытый брезентом домик. Опытные маршрутники оборудовали «комфортабельное» и теплое помещение. Приступили к наблюдениям. Но при спуске в воду вертушки Экмана-Мерца из рук одного из них неожиданно выпала основная и сложная деталь вертушки — бронзовая коробка. Она быстро погрузилась в море и исчезла на глазах у изумленных гидрологов.

Юрий был спешно направлен ко мне с донесением о постигшей неудаче. На утро явился и Данилов. Выручить мог только Вячеслав Антонович Шаламоун. Он принял заказ, назначив короткий срок для его выполнения. Этого требовала обстановка.

Забыты сон и еда. Бригада Шаламоуна работает дружно и продуктивно. Мне поручено выточить на токарном станке чашечку из куска бронзы. Правда, бригадир не особенно верит в мои таланты. Давая задания по обточке детали, он указывает завышенный на 1-2 миллиметра диаметр. Сознаюсь, его опасения были обоснованными: временами увлекаясь, я стачивал лишнюю стружку, и деталь становилась негодной. Скоро заказ гидрологов был выполнен, и наблюдения продолжались.

17 июня после упорной кропотливой работы в проливе гидрологи возвратились на мыс Челюскина.

Четырехмесячная комплексная экспедиция закончилась успешно. Приводимая ниже таблица дает общее представление о работе экспедиции Данилова.

Время работы	Пройдено на собаках (в км)	Поставлено гидрологических станций			Сделано наблюдений	
		16-суточн.	суточн.	серийн.	вертушечных	барометрических
26/II—21/VI . .	750	2	4	9	2111	231

Много труда, энергии и сил затратили наши гидрологи для выполнения большой научной работы. Закончив свои походы, они переключились на лабораторный анализ проб.

Тяжелую весть принесло нам радио: умер Горький. Вечером мы собрались на траурное собрание, на котором прослушали доклад о творчестве великого писателя. Горький был любимым писателем зимовщиков. Его произведения неоднократно перечитывались. Мы вместе со всем советским народом тяжело переживали эту утрату.

Утром вахтенный механик сообщил мне об аварии ветродвигателя. На месте аварии я увидел согнутое хвостовое оперение. Осмотрев механизм, Вячеслав Антонович констатировал поломку шестерни диаметром в 400 миллиметров.

Запасной шестерни мы не имели. Я и ряд механиков решили, что до привоза детали с Большой Земли ветродвигатель работать не будет. В самом деле, каким образом можно было выточить деталь при отсутствии болванок такого большого диаметра? Опечаленный я вернулся к себе в комнату, раздумывая, как выйти из тяжелого положения. При скудных запасах горючего поломка ветряка могла чрезвычайно тяжело отразиться на работе радиостанции.

Но, как всегда в таких случаях, выручил Вячеслав Антонович.

— Беда хоть и велика, но вполне поправима. Завтра же приступлю к отливке болванки нужного диаметра. Вы же поможете мне обточить ее, и ветряк снова войдет в строй, — сказал он, улыбаясь.

На следующее утро начались работы. Вячеслав Антонович принес целый ящик бронзовой стружки, которую он накопил за год. Неизвестно откуда появился тигель. Мы, подмастерья, растопили докрасна печь, заполнили стружками тигель и поставили его на сильный жар. В ожидании пока расплавится металл,

я продолжал беседу с механиками относительно реальности затеи Вячеслава Антоновича. Теперь даже скептики заговорили иным языком, и те, кто еще вчера категорически отрицал возможность поделки такой серьезной детали, сегодня резко изменил свои взгляды. Поздно вечером тяжелая, больших размеров болванка была вставлена в токарный станок, и я с большой охотой стал обтачивать деталь, строго придерживаясь указаний Вячеслава Антоновича.

На утро следующего дня болванка, принявшая нужные формы, поступила в обработку спокойного и опытного механика Колобаева, на долю которого выпала наиболее ответственная часть работы.

Спустя декаду деталь была выточена и ничем не отличалась от заводской. Весь коллектив благодарил Вячеслава Антоновича за восстановление ветряка.

Дни идут. Солнце медленно, но верно подтачивает снег и лед. Все больше и больше очищается тундра от однообразного снежного покрова. В проливе увеличиваются забереги и трещины. Нужно готовиться к сдаче станции. Работа это большая и серьезная. Вопрос подготовки станции к сдаче обсуждается на общем собрании, которое выдвинуло специальную комиссию для проверки остатков продовольствия и всех материальных ценностей. Запасов у нас много, все амбары и сараи забиты не одной сотней тонн всевозможных грузов.

28 июня с гор понеслись бурные ручьи. Снег набухает и оседает. Всюду грязь, в которой утопаешь по колени. С помощью вездехода мы перетащили самолетный ящик к угольному складу, а наши плотники переоборудовали этот ящик в очень удобный и вместительный вещевой склад.

Начались регулярные авралы. Обилие сланцевых плит и гальки дает нам возможность приступить к постройке фундаментального подъездного пути, чтобы облегчить подвозку выгруженных с парохода грузов от берега к складам. Для этой цели мы решаем построить «аллею имени Молокова» длиною в 170 метров. Вся эта полоса, намеченная под шоссе, укладывается огромными сланцевыми плитами, доходящими време-

нами до полутора квадратных метров. Сверху вся дорога засыпается галькой. На постройку этого шоссе затратили много часов физического труда. Но он не пропал даром: там, где когда-то нога утопала в грязи, а машина беспомощно буксовала, погружаясь наполовину в вязкую и липкую грязь тундры, сейчас была проложена хорошая надежная дорога.

Возле берега, в полосе штормового прибоя выросла огромная ледяная глыба, мешавшая проезду вездехода. Решили эту ледяную гору взорвать. Специалист-подрывник Федя Николаев прорубил две глубоких ямки в противоположных сторонах ледяной глыбы. Мы засыпали их солидной дозой аммонала и зажгли один шнур, полагая, что от детонации взорвется и второй заряд. Прошла минута, две, пять, десять... Тишина. Взрыва нет. Видимо, шнур был низкого качества. Как же быть? Подойдет кто-нибудь — взорвется гора, поранит людей. Я вытащил из кармана длинный конец шпагата и осторожно стал подкрадываться к заряду. Вначале я двигался очень медленно, затем решил действовать энергичнее. Подойдя к торчащему концу шнура, я привязал к нему шпагат и, отбежав метров на 20, дернул его. Взрыва не последовало, а на конце шпагата торчал лишь обгоревший обрывок шнура. Пришлось заложить новый заряд. На этот раз последовал взрыв необычайной силы: от детонации взорвались и оба предыдущих заряда аммонала. Ледяная гора превратилась в груду битого льда.

В начале июля мы наблюдали чрезвычайно редкое для Челюскина явление природы. Перед обедом мы услышали глухие раскаты грома, вскоре с запада к станции стала приближаться, продвигаясь вдоль побережья, огромная грозовая туча. Сверкнула ослепительная молния, и начался ливень. Над проливом и тундрой не смолкали мощные раскаты грома. Перепуганные невиданным зрелищем собаки носились по станции, как угорелые. Часть из них спряталась в тамбурах домов, часть убежала в тундру. Обычно грозовые тучи, сопровождаемые ливнем, наблюдаются на мысе Челюскина один раз в году и то только в июле.

На берегу большое оживление. Плотник и подсобные рабочие конопатят карбаса, шлюпки. Кроме капитального ремонта плавсредств, наша «судоверфь» решила выпустить катер. Для этой цели был выбран один из карбасов. Его покрыли палубой, устроили штурманскую рубку, поставили снятый с амфибии сорокасильный мотор, и катер получился на славу. Теперь оставалось ожидать момента, когда пролив очистится ото льда и можно будет испытать наше детище на воде.

Июль не очень баловал нас теплой погодой. Положительные температуры выражаются в десятых долях градуса и часто переходят в отрицательные. Зимовка на исходе. 16 июля пришло сообщение, что ледокол «Красин» прошел Берингов пролив. Через два дня наша рация приняла позывные «Ермака» — он прошел Маточкин Шар. Словом, и на востоке и на западе все в движении; у нас на Челюскине — вернее, в проливе Вилькицкого — изменений нет.

В ночь на 20 июля я помогал Ращепкину заносить в журнал телеграммы и попутно знакомился с перепиской. В час ночи Костя вручил мне радиограмму с пометкой «Экватор». Это была полная инструкция для радиоузла по обеспечению радиосвязи вылетающему через пару часов самолету с позывными «Роман — Тимофей». Кто летит? Перебираю в памяти знакомые имена полярных летчиков. Не знаю, на ком остановиться. Куда летит? На этот вопрос также трудно ответить. Арктический перелет в июле — это задача чрезвычайно сложная. Самолет на Московском аэродроме оторвется на колесах. В Арктике ему придется лететь и над снежными сугробами, и над торосистыми льдами, и над полыньями. Всякая посадка исключена. Нам, полярникам, были знакомы изумительные перелеты наших отважных полярных летчиков: Молокова, Водопьянова, Каманина и других. Но в своих полетах они базировались на полярные станции, где для них имелись и посадка, и горючее, и отдых. Летели они отдельными этапами, имея горючего на 10—12 летных часов. Сейчас все возможности перелета с посадкой в определенных пунктах отпадают. Судя по теле-

Постройка дороги.

грамме, самолет идет из Москвы в Арктику и будет в нашем районе. Что это за «чудо-богатыри»? Кто они, эти сталинские соколы? Всю ночь обсуждаю этот вопрос с вахтенными радистами, метеонаблюдателями и поднятыми мною с койки зимовщиками. Но трудно гадать на кофейной гуще. Надо терпеливо ждать сообщений. Радисты насторожились. Они внимательно прислушиваются к каждому шороху в эфире, стараясь поймать сигналы «Р-Т» с загадочного самолета.

Самолет покинул Москву в 5 часов 45 минут. Уже 9 часов, но пока сведений с самолета не приняли. Григорьев, узнав о вылете самолета, забывает о сне и за пять часов до своей очередной вахты появляется в радиорубке. Прошли долгие, томительные часы ожидания. Только в 19 часов Григорьев протянул мне радиограмму: вглядываюсь, но ничего не могу понять: какое-то чередование букв и цифр. Вторично прочитываю, но с тем же успехом — неясно. Продолжаю внимательно разбирать каждую цифру, и вдруг, совсем не-

ожиданно все становится ясным. Подбегаю к карте и тут же убеждаюсь в своей правоте. «Секрет» так прост. Буква Ф соответствует греческой букве «фи» и означает широту; буква Л соответствует греческой букве «ламбда» и означает долготу: в радиограмме даны координаты самолета. Итак, кодированный текст разгадан, и мы с нетерпением ждем очередного сообщения. Самолет пролетает над Землей Франца-Иосифа, и экипаж его посылает приветствие зимовщикам бухты Тихой. Эта радиограмма раскрывает нам имена сталинских соколов. Привет вам, герои Чкалов, Беляков и Байдуков! Самолет резко поворачивает на восток и держит курс к Северной Земле. Самолет уже сутки в воздухе! Работа Белякова на ключе говорит об усталости штурмана. Утром 21 июня я разбудил всех зимовщиков. Скоро изумительная птица появится над нашим мысом. Все бегут приветствовать наших героев. Мы выстраиваемся в ряд и внимательно следим за горизонтом. Идеальная видимость в сторону Северной Земли не предвещала ничего плохого. Беляков сообщает: «Низкая облачность. Самолет идет слепым полетом». Мы ждем. Судя по времени, самолет должен скоро быть в нашем районе.

Неожиданно, подхваченная сильным ветром, с юга наступила грозовая туча. Тундра и пролив скрылись в густом тумане. Разочарованные зимовщики покинули свой наблюдательный пункт. Мне казалось, что слышен шум мотора в воздухе, но я не решался об этом сообщать. Возможно, это была лишь галлюцинация слуха, который был напряжен до пределов. В 10 часов самолет подал о себе весть — пройден Нордвик; в 12 часов 52 минуты пересекли реку Лену между Тикси и Булуном. В следующей радиограмме экипаж сообщил, что «трудное позади». Выбравшись из полосы облачности, где самолет находился под угрозой обледенения, пилоты летели, ласкаемые лучами солнца, счастливые успешным выполнением задания великого Сталина. Чкалов, Байдуков и Беляков заканчивали свой исторический перелет по Сталинскому маршруту. Мы шумно высказывали свое восхищение героями.

В дни исторического перелета в 800 метрах к юго-востоку от станции был установлен фундаментальный морской опознавательный знак в виде усеченной пирамиды. Высота самого знака превышала 12 метров и заканчивалась топографической фигурой в виде прямоугольных щитов. Знак возвышался над урезнем моря на 26,75 метра. Желая отметить радостное событие, на медной доске, прибитой к знаку, мы выгравировали надпись, говорящую о том, что этот знак построен в дни исторического перелета.

27 июля температура воздуха днем держалась в течение трех часов около плюс 10°, к вечеру упала до минус 0°,3. Пилот Анатолий Дмитриевич Алексеев с бухты Варнек запрашивает о ледовых условиях в проливе. Немедленно сообщил, что пролив пока незыблем и раньше начала августа вскрытие вряд ли вероятно.

Вечером всему коллективу была зачитана радиограмма Ромэна Роллана, присланная нам в ответ на наши поздравления ко дню семидесятилетия талантливого мастера художественного слова, произведения которого пользовались любовью всех зимовщиков.

Привожу полностью радиограмму Ромэна Роллана:

«Нач. Рузову, парторгу Кушниру для коллектива зимовщиков Челюскина. Вильнев, 10/VII 1936 г.

Дорогие товарищи! Простите, что я только теперь отвечаю на вашу телеграмму к моему семидесятилетию. Надеюсь, что вы прочитали в «Известиях» в начале февраля мою благодарность всем организациям и лицам, писавшим и телеграфировавшим мне. Но я хочу лично поблагодарить вас. У меня столько обязанностей и к тому же я так часто болею, что у меня нехватает времени, и так как моя корреспонденция огромна, я всегда с опозданием отвечаю моим друзьям. Надеюсь, что вы меня простите. Ваше приветствие тронуло меня чрезвычайно. То, что люди, на-

ходящиеся чуть ли не на краю света во льдах, несомненно в очень тягостном одиночестве и жизнь которых полна различных материальных трудностей, подумали обо мне и высказали свои душевные чувства — придает особую ценность этому приветствию. Я счастлив, что мои книги оказались вам полезными. Шлю вам с своей стороны самые лучшие пожелания. Вы отважные борцы за лучшее будущее человечества. Надеюсь, что это будущее уже близко. Вы в Советской России уже вступили в него. Весь же остальной мир еще погружен во мрак. Лишь тут и там забрезжит рассвет, но мрак еще отовсюду наступает на него. Все мы должны напрячь наши силы, и каждый на том посту, где он может быть более полезен, должен трудиться возможно лучше. Крепко жму вашу руку, дорогие товарищи зимовщики Челюскина. Р. Роллан».

28 июля «Ермак» с Диксона сообщает о предполагаемом выходе к нам через пару дней. У нас особых изменений нет. Толща льда уменьшилась, но пока вся ледовая масса неизменна. В лагуне возле песцового острова Костя Петров произвел промеры с целью выявить возможности посадки гидросамолета. Результаты неутешительны — глубина недостаточна и резко колеблется.

1 августа приняли радио с «Ермака», который, отойдя от Диксона, на широте 74° и долготе 82° встретил десятибалльный лед. Сегодня вышли пароходы из Архангельска и Мурманска. Идет смена.

Ледовая обстановка мало благоприятна. Вспоминая прошлые промахи, считаю целесообразным подготовиться к следующей зимовке. Продовольствием в основном мы обеспечены. В одежде особенной нужды не будет. Весь вопрос в топливе, которое у нас на исходе. Обычно, проезжая вдоль берега, я неоднократно натыкался на редко разбросанные в разных местах большие и малые бревна — плавник. Этим плавником мы еще в 1933 году топили баню, но хозяйственного значения ему не придавали. Сейчас я понял, что если пароход по каким-либо причинам не сможет

разгрузиться у Челюскина, мы можем остаться без топлива — перспектива в Арктике мало приятная. Я отрядил три артели на сбор и заготовку бревен в западном и восточном районах. Зимовщики собирали и складывали в кучи плавник. Результат получился неожиданный — выросли горы хорошего топлива, и мы приступили к перевозке его на станцию. Снова включились в аврал наши добрые помощники — вездеходы, и на станции возле радиорубки и жилых домов стали вырастать штабеля распиленных и расколотых дров. Это было для нас большой победой, так как, произведя переселение зимовщиков в один жилой дом, сократив количество печей, мы могли бы неплохо провести еще зимовку.

Помимо этого, мы занимались утеплением потолков и стен. Словом, вторая зимовка нас не застала бы врасплох, и если бы у нас и нехватило кое-чего из продовольствия или одежды, это не было бы в ущерб здоровью.

3 августа к Диксону подошел ледорез «Литке». На утро лед отошел от берега на 500—1000 метров. Мы воспользовались этим и дружным авралом спустили со «стапелей судоверфи» наш катер. Вмиг вся палуба и каюта были заняты зимовщиками. Включили мотор, и катер быстро понесся вперед. Испытания прошли блестяще. Механики Шаламоун, Моисеев и Колобаев гордились. Катер показал скорость до 25 километров в час и был достаточно устойчив. Вторая поездка была с музыкантами. Ледяная кромка ограничивала наши возможности, и катер курсировал в небольшом водном бассейне. С палубы неслись звуки баяна, гитар и мандолин. Лед стал наступать на берег. Катер возвратился к причалу и на буксире вездеходом был вытащен на берег.

Дни стоят холодные, 9 августа вся тундра оделась в белый наряд. Вечерами из кают-компании доносятся звуки оркестра под управлением Шевлягина. Астроном в части искусства значительно успел, и его музыканты с чувством и богатой техникой исполняют классические вещи.

Алексеев летает, изучая ледовую обстановку. Ча-

стые туманы мешают ледоразведке. Мы изредка держим связь с начальником идущей к нам смены Ананьевым. Узнать подробно о составе смены, о грузах и характере будущего строительства пока не удалось.

15 августа. В прошлом году в этот день пароход «Куйбышев» подошел к мысу Челюскина. Наша смена задерживается. Пароход «Диксон» с основным грузом, предназначенным для новой зимовки, все еще возле острова Диксона. Летчик Козлов сообщает о скоплении тяжелых льдов в районе островов Арктического института и «Известий ЦИК». С самого утра дует остовый ветер скоростью до 6 метров в секунду. Дует он без порывов, равномерно и непрерывно. Такое действие ветра совершенно изменило ледовую обстановку в проливе. Массы льда стало выносить в Карское море. Вечером мы отметили годовщину нашего прибытия на Челюскин и, в ожидании радостных вестей с идущего каравана, разошлись по квартирам. На утро пролив стал чистым, но после обеда его снова забило ледовой кашей. Правда, эта ледяная масса уже не являлась серьезным препятствием для продвижения судов. После работы мы занялись ловлей рыбы. Сайка (мелкая рыбешка вроде плотвы) не отличается особым вкусом, но все же это свежая рыба. У берегов «рыболовы» выстрелом из винтовки глушат сайку. Временами один выстрел дает улов в 100 и более штук. Поедаем сайку в огромном количестве.

С запада вести неутешительные. О. Ю. Шмидт сообщает, что караван безуспешно пытался продвинуться севернее 75° и стоит в тяжелых льдах. Отто Юльевич высказывает уверенность, что навигация будет поздней, а сейчас необходимо запастись только терпением и выжидать более благоприятной обстановки. 19 августа термометр отметил +1°,7. В бухте чистая вода, но кромка льда в 500 метрах от берега. На следующий день температура воздуха поднялась до +6°. Тепло радует нас, дает возможность экономить заготовленное нами топливо и подымает уверенность, что навигация закончится успешно, что зажатые у острова Тилло суда освободятся из ледовых объятий. Оловянцы сообщают, что пролив Шокальского вскрылся,

однако в северной его части в одном километре от станции стоит стена нетронутого льда. В ночь на 24 августа задул ветер западной четверти. Ветер с силой до 18 метров в секунду бушевал всю ночь. Антенны непрерывно гудели. Мы ждали, что к утру пролив очистится ото льда, однако наши надежды не оправдались — лед остался в проливе, только кромку отодвинуло от берега еще метров на триста.

Совместно со старшим геофизиком я подвел итоги работы нашего «полярного университета». Результаты получились весьма положительные. За 6 месяцев учебы слушатели значительно пополнили свои знания. Геофизическая группа физике и математике уделила 166 часов. Специальным предметам — метеорологии, аэрологии, гидрологии, радиоактивности и др. — было отведено 256 часов. Всего за полгода геофизическая группа занималась 422 часа. Группа механиков в течение 335 часов изучила основы электротехники, прикладную механику, двигатель внутреннего сгорания.

Первый год учебы с успехом закончился, и всем слушателям вручено удостоверение о пройденном курсе.

Чтобы облегчить второй год зимовки, я запросил Полярное управление разрешить мне отправку с восточным караваном 20—25 зимовщиков — тех, чье пребывание было не обязательно. Таким образом, если наша смена не придет, в сокращенном составе мы сможем совершенно безболезненно зимовать, не ощущая особенной нужды и в продуктах питания, и в одежде, и в топливе. Горючее для рации я предполагал получить с одного из пароходов, идущих с востока.

28 августа Алексеев повел свою «двойку» к острову Русскому, откуда лег курсом к мысу Челюскина. Туман заставил Анатолия Дмитриевича повернуть к югу. «Двойка» пересекла Таймырский полуостров, вышла через залив Фаддея к острову Андрея. Изучив ледовую обстановку в восточной части пролива Вилькицкого и западной части моря Лаптевых, Алексеев по-

вернул на запад, вторично пересек Таймырский полуостров, вышел у фиорда Гафнера в Карском море и возвратился на базу в устье реки Таймыры. Восемь часов полета дали ясную картину состояния льдов. Особенно неблагоприятной была ледовая обстановка у острова Русского и архипелага Норденшельда.

31 августа Алексеев вторично провел восьмичасовую ледоразведку, но гостем у нас не был — помешали льды. Только по радио мы обменялись дружеским приветствием. Вечером начался снегопад. Август закончился, а перспективы пока малоблагоприятны. Для меня вопрос второй зимовки решен окончательно, и я к ней полностью подготовлен. Сейчас на мою долю выпали беседы и увещевания тех, кто хочет возвращаться и не верит в возможность отъезда.

С появлением парохода, как далеко бы он ни находился от станции, хотя бы по пловучим льдам с небольшим грузом зимовщики смогут до него добраться. Нужно запастись терпением и только терпением.

1 сентября Кренкель приветствовал своих старых друзей сибиряковцев. На борту «Сибирякова» Эрнст Теодорович встретился с начальником острова Уединения Капитохиным, с которым в прошлую навигацию на том же пароходе вместе шел на зимовку. Оба приятеля в радиограмме высказали мне свое пожелание в ближайшее время примкнуть к их семье. Глядя на пролив, где уже появился молодой, доходящий до 12 сантиметров толщиной лед, я уже не разделяю их оптимистических взглядов.

С каравана «Литке» приятные вести — льды разредились, суда двигаются вперед и в полдень 2 сентября прошли мыс Стерлегова. В полдень 3 сентября «Седов» находился в 20 милях от Челюскина. Отто Юльевич вызвал меня для радиопереговоров и рекомендовал, если разгрузка у Челюскина будет сорвана ледовой обстановкой и смена не придет, оставить минимум людей, наиболее здоровых и необходимых, а самому с остальными зимовщиками выезжать. Я высказался против моего отъезда. Но на утро у берега стоял долгожданный «Седов». Приступили к разгрузке угля, про-

довольствия и одежды из судовых запасов. Работа протекала дружно, хотя лед очень тормозил разгрузку.

24 наших зимовщика перешли на борт ледокольного парохода, тепло распрощавшись с нами.

11 сентября. «Ермак» в проливе Матисена. Его продвижение в тяжелых льдах очень медленно, так как действия ледокола стесняет караван судов. К тому же ледокол потерял винт с валом. На следующий день «Ермак» попал в более благоприятные условия и в полдень шел по чистой воде.

13 сентября зимовщики ликовали. Ослепительно яркое солнце и высокая облачность раскрыли перед нами широкий горизонт. К обеду через бинокль наблюдали медленно приближающийся с запада караван из десяти судов, возглавляемый ледоколами «Ермак» и «Ленин». На вышке непрерывно дежурят зимовщики, и только наступление ночи заставило их покинуть свой наблюдательный пункт. На следующее утро «Ермак» стал у наших берегов. Навстречу смене отправили катер. Сдача станции происходит быстро. 16 сентября станция передана, мы прощаемся с новичками и переходим на борт ледокола «Ленин».

Домой возвращались во льдах. 22 сентября прибыли к острову Диксона, где простояли восемь суток в ожидании подхода остальных пароходов. 6 октября пришли в Мурманск, и я, не задерживаясь, выехал в Москву.

Год зимовки прошел успешно. Все научные работы были выполнены с большим превышением. Особенно высокую оценку авторитетных лиц получили гидрологические и гидрографические работы. Работа рации мыса Челюскина также получила высокую оценку. Заслуженно были отмечены действия авиации. Хорошо, в основном, подобранный коллектив обеспечил успех зимовки. Я считал себя морально удовлетворенным.

В следующем, 1937 году на борту парохода «Ильмень» с коллективом зимовщиков я плыл в пролив Санникова для организации новой зимовки.

Год выдался неудачливый. Тяжелые льды остановили весь караван возле острова Кучума. Неправильные действия командования каравана способствовали неудачам плавания. Арктика сурова, она любит смелых, решительных руководителей. За проявленную бездеятельность стихия жестоко отомстила. 23 сентября разыгралась пурга. Сила шторма с каждым часом увеличивалась. Подхватив караван вместе с ледовой массой, в которую он был впаян, ураган понес его на восток через пролив Вилькицкого. 120 миль, в самых непроизвольных положениях, кормой, лагом, беспомощные суда неслись со скоростью до 8 миль в час. Ночью промелькнули огоньки на мысе Челюскина. На берегу можно было видеть тени зимовщиков. А мы, стоя на палубе парохода, с затаенным дыханием наблюдали неописуемую мощь и силу полярной стихии. Это была величественная картина.

Я получил распоряжение вместо пролива Санникова, достичь которого уже отпала всякая надежда, разгрузиться со своим коллективом на мысе Челюскина. Но осуществить это распоряжение, несмотря на согласие всего коллектива, также оказалось невозможно: нас с неослабной силой несло на восток, и только на меридиане острова Петра разбушевавшаяся стихия успокоилась.

После общего аврала на палубе «Ильменя» я ушел в каюту, где всю ночь просидел над моим дневником. С большим интересом читал я записи о зимовках на мысе Челюскина. В моей памяти прошли годы, проведенные на зимовке. Встали незабываемые картины самоотверженного труда, упорной борьбы дружного коллектива. Мыс Челюскина стал мне особенно родным и близким.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Первая зимовка

I. Сборы в Арктику. В пути. Открытие новых островов. Разгрузка у конечной цели. „Челюскин" у мыса Челюскина. Освобождение самолета Алексеева из ледового плена. Уход „Сибирякова" 5

II. Подготовка к зимовке. У наших соседей на Северной Земле. Прилет самолета. Пожар в моторной. Встреча XVI годовщины Октябрьской Революции. Радиоперекличка. Подготовка к маршрутам 18

III. Гибель „Челюскина". Обслуживание лагеря челюскинцев радиосвязью. Жизнь у североземельцев. Раскопки самолета. Гидрологические маршруты. Визит к соседям 29

IV. Наши собаки. Чуркин, Махно, Черныш, Оленегон. Собаки на медвежьей охоте 37

V. Полет на остров Домашний. Поиски экипажа, потерпевшего аварию у североземельцев 42

VI. Тундра очищается от снега. Сборы И. Д. Папанина. Смена в пути. Приход „Сибирякова". „Садко" у Северной Земли. Прилет Алексеева. Полет к острову Домашнему. Североземельцы сняты. Поход к избушке в бухте Мод. Прощание с друзьями. Обратный путь . . 45

Вторая зимовка

I. Снова на мыс Челюскина. Погрузка. Выход в море. Встреча с „земляками". Водолечебница Папанина. Возвращение папанинской когорты на Большую Землю. Визит Кренкеля 57

II. Полевые работы гидрографической партии. Концерт самодеятельного ансамбля „Ермака". Посадка самолета Алексеева в бухте возле мыса Вега. Шторм. Возвращение „пропавшего" Линделя. Строительство аэродрома. Стационарные научные наблюдения . . . 67

III. Полеты в филиалы. Помощь соседям. Экспедиция Арктического института. Успехи радиотехников. Пилот Линдель. Полеты в полярную ночь. Шутки московского телеграфа. Каюр Елизаров 88

IV. Встреча Октября. Наша самодеятельность. Планы Данилова. Танцовальный вечер. Подготовка к маршрутам. Неудачный выход гидрографической партии. Радиобеседы с Северной Землей 100

V. Неполадки в западном филиале. Партийно-массовая работа. Подготовка Данилова к маршруту. Аврал на аэродроме. Полярный университет. Полет к таймырцам. Партия Данилова на Северной Земле. Перелет Кренкеля на остров Домашний. Полеты на остров Русский и в устье Таймыры. Самолеты уходят на Большую Землю 115

VI. Первомайский праздник. Радиовстреча зимовщиков Карского района. Поход гидрологов. Аллея Молокова. Арктический перелет сталинских соколов. Радиограмма Ромэн Роллана. Трудности навигации. Итоги работы „полярного университета". Возвращение на Большую Землю 144

ИЗДАТЕЛЬСТВО ГЛАВСЕВМОРПУТИ

В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ ВЫЙДУТ ИЗ ПЕЧАТИ И ПОСТУПЯТ В ПРОДАЖУ СЛЕДУЮЩИЕ КНИГИ:

Труды дрейфующей станции „Северный полюс". Том I, 1940 г., 346 стр., 30 цветных вклеек, карта и график дрейфа, 50 рис. Цена в переплете 45 руб.

И. Д. Папанин. **Жизнь на льдине.** (Дневник.) 2-е, дополненное издание. 1940 г., 416 стр. 37 цветных рис., карта дрейфа. Цена в переплете 21 руб.

Н. Баскаков. **К неведомым берегам.** 1940 г. 246 стр., 5 рис. Цена в переплете 7 руб.

С. Д. Лаппо. **Океанографический справочник арктических морей СССР.** (Общая лоция.) 1940 г., 133 стр. Цена в переплете 5 р. 50 к.

Альбом ледовых образований. Под редакц. проф. В. Ю. Визе. 1940 г., стр. 72. Цена в переплете 7 р. 50 к.

Заказы направлять по адресу:

Ленинград, 104, ул. Жуковского, 2

ОТДЕЛУ РАСПРОСТРАНЕНИЯ ИЗДАТЕЛЬСТВА ГЛАВСЕВМОРПУТИ

ИЗДАТЕЛЬСТВО ГЛАВСЕВМОРПУТИ

НАХОДЯТСЯ В ПЕЧАТИ СЛЕДУЮЩИЕ ИЗДАНИЯ:

А. Поликашин. **На Чукотке.**

Н. В. Введенский. **В поисках южного материка.**

В. Попов-Штарк. **Полярные находки.**

Н. Черниговский. **Полярные будни.**

В. Ю. Визе. **Северный морской путь.**

Е. И. Владимиров. **Героический рейс шхуны „Утренняя заря".**

Заказы направлять по адресу:

Ленинград, 104, ул. Жуковского, 2
ОТДЕЛУ РАСПРОСТРАНЕНИЯ
ИЗДАТЕЛЬСТВА ГЛАВСЕВМОРПУТИ

Титула и переплет
художника Н. Г. Борисова

Ответственный редактор *В. К. Анциферов.*
Технический редактор *А. А. Соловейчик.*
Корректор *С. И. Шаталов.*

Сдано в набор 14 января 1940 г. Подписано к печати 8 июля 1940 г. Бум. 82 × 110¹/₃₂. Печ. л. 10¼. Бум. 5½ л. Уч.-авт. л. 9. 130000 тип. зн. в 1 б. л. Тираж 10 000 экз. Инд. П-196. Зак. № 202. Леноблгорлит № 3182.

Типография Лениздата № 3 им. „Коминтерна"
Ленинград, Красная ул., 1.

K41(11)9(c)

КЧ Р
83
Н

КЧ(11) Р
4 83-Н